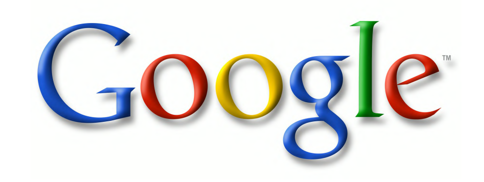



HDI
HL 1SI3 M





SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TS
CHRISTO ET ECCLESIAE



Проектъ.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ
ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ и ПОРТОВЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Особое Совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

О ПРИМѢНЕНІИ ПОСТАНОВЛЕНІЙ

УСТАВА ГРАЖДАНСКАГО СУДОПРОИЗВОДСТВА

ОБЪ ИСПОЛНЕНІИ СУДЕБНЫХЪ РѢШЕНІЙ

И ОБЕЗПЕЧЕНІИ ИСКОВЪ

КЪ МОРСКИМЪ СУДАМЪ, ВНЕСЕННЫМЪ ВЪ СУДОВЫЕ СПИСКИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
1904.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

о примѣненіи постановленій устава гражданскаго судопроизводства объ исполненіи судебныхъ рѣшеній и обезпеченіи исковъ къ морскимъ судамъ, внесеннымъ въ судовые списки.

Августѣйшій Предсѣдатель Высочайше учрежденнаго Совѣщанія для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи, Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михаиловичъ, рескриптомъ отъ 14 Апрѣля 1902 г. за № 2828, сообщилъ Министру Юстиціи, что означенное Совѣщаніе, признавая, въ видахъ привлеченія капиталовъ къ мореходному промыслу, особенно настоятельною выработку правилъ о закладѣ судовъ, для каковой цѣли можетъ служить изготовленный уже по сему предмету Высочайше учрежденною Редакціонною Коммисіею по составленію гражданскаго уложенія проектъ, остановилось, однако, на томъ обстоятельствѣ, что правила о закладѣ судовъ находятся въ тѣсной и неразрывной связи съ постановленіями объ обращеніи взысканій на суда. Между тѣмъ такихъ постановленій не имѣется ни въ дѣйствующемъ законѣ, ни въ выработанномъ Высочайше учрежденною Коммисіею по пересмотру законоположеній по судебной части проектѣ устава гражданскаго судопроизводства; обращеніе же взысканій на суда производится въ настоящее время на основаніи общихъ правилъ, постановленныхъ для движимаго имущества. Пробѣлъ этотъ необходимо восполнить, ибо многія изъ дѣйствующихъ общихъ правилъ объ обращеніи взысканій на движимыя имущества къ судамъ на практикѣ не примѣнимы;—безъ особыхъ же постановленій объ обращеніи взысканій на суда самыя правила о закладѣ судовъ окажутся лишенными практическаго значенія. Въ сихъ видахъ Его Императорское Высочество соизволилъ обратиться къ Министру Юстиціи съ просьбою оказать содѣйствіе къ разработкѣ правилъ объ обращеніи взысканій на суда съ тѣмъ, чтобы проектъ этотъ могъ безотлагательно получить дальнѣйшее направленіе въ законодательномъ порядкѣ.

Правила эти, по просьбѣ Министра Юстиціи, выработаны Сенаторомъ Гасманомъ и, по обсужденіи ихъ въ Редакціонной Коммисіи вышеназваннаго Совѣщанія и полученіи на нихъ отзывовъ заинтересованныхъ учре-

жденій и лицъ, подверглись пересмотру съ цѣлью согласованія съ составленнымъ, между тѣмъ, проектомъ о регистраціи морскихъ судовъ.

Предварительно слѣдуетъ замѣтить: а) что правила объ обращеніи на суда должны служить дополненіемъ *дѣйствующаго* устава гражданскаго судопроизводства, такъ какъ, по предположеніямъ Совѣщанія, имѣютъ получить законодательное направленіе отдѣльно отъ внесеннаго въ Государственный Совѣтъ проекта новой редакціи устава гражданскаго судопроизводства, выработаннаго Высочайше учрежденною Коммисіею по пересмотру законоположеній по судебной части, и б) что означенныя правила могутъ имѣть своимъ предметомъ порядокъ обращенія взысканія лишь на *морскія*, а не рѣчныя, суда, ибо, съ одной стороны, Высочайше учрежденное Совѣщаніе ограничивается исключительно составленіемъ проекта уложенія о торговомъ *мореплаваніи*, а не также о плаваніи по внутреннимъ водамъ (рѣкамъ и озерамъ), а съ другой—нашъ рѣчной и озерной флотъ, несмотря на всю его значительность (по переписи 1895 г. онъ въ одной Европейской Россіи, безъ Финляндіи, состоялъ изъ 23,110 судовъ на сумму по первоначальной стоимости на 143,955,973 рубля), не пользуется еще правильною регистраціею, и суда этого флота, за отмѣною Высочайше утвержденнымъ 26 Января 1896 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта (Собр. узак. № 20) выдачи на нихъ сплавныхъ билетовъ, не имѣютъ даже какихъ-либо крѣпостей. Отсутстствіе такихъ крѣпостей въ связи съ тѣмъ, что согласно ст. 1671 т. X ч. 1 закладъ движимаго имущества, а слѣдовательно и судовъ, можетъ быть произведенъ не иначе, какъ передачею сего имущества закладодержателю, безъ чего отдача въ закладъ не обязательна для третьихъ лицъ (рѣш. гражд. кас. деп. 72/891 и 78/117), лишаетъ судохозяевъ возможности пользоваться кредитомъ подъ суда. Предметъ этотъ подвергался неоднократно обсужденію какъ въ особомъ совѣщаніи при Государственномъ банкѣ въ 1886 г., такъ и на Нижегородскихъ судоходныхъ съѣздахъ 1875, 1876, 1877 и 1890 г. г., а также въ 1896 г. на состоявшемся въ Нижнемъ-Новгородѣ всероссійскомъ торгово-промышленномъ съѣздѣ и въ 1902 г. на IX съѣздѣ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, но всѣ намѣченныя ими предположенія и правила, равно какъ и подобныя же предположенія Нижегородскаго биржеваго комитета, до сихъ поръ не получили дальнѣйшаго движенія. Хотя утвержденными Министромъ Путей Сообщенія 1 Февраля 1895 г. инструкціею для переписи рѣчныхъ судовъ и 21 Января 1900 г. временными правилами для плаванія по внутренимъ воднымъ путямъ (Собр. узак. № 31, ст. 663 п. Д) и установлено для каждаго судна

«удостовѣреніе о записи», долженствующее постоянно находиться на суднѣ и переходящее, при продажѣ, вмѣстѣ съ судномъ къ новому владѣльцу, но это удостовѣреніе о записи, выдаваемое на основаніи показаній владѣльца и даже по приблизительнымъ свѣдѣніямъ, никакою достовѣрностью пользоваться не можетъ и въ качествѣ документа, крѣпости на судно принимаемо быть не должно. Тѣмъ не менѣе, Министръ Финансовъ, утвержденными 31 Іюля 1902 г. правилами о ссудахъ изъ Государственнаго банка для содѣйствія отечественному судостроенію, разрѣшилъ на покупку вновь построенныхъ русскими судостроителями и изъ русскихъ матеріаловъ металлическихъ судовъ выдавать ссуды подъ векселя покупателей судовъ, писанные по предъявленію приказу судостроителя и снабженные бланкомъ послѣдняго и съ обезпеченіемъ закладомъ пріобрѣтаемаго судна (ст. 2. и 3), причемъ для полученія ссуды на покупку русскихъ судовъ: а) должно, между прочимъ, быть представлено «удостовѣреніе о записи» (ст. 7, п. 5); б) судну производится опись съ прикрѣпленіемъ къ нему металлической доски съ надписью «заложено въ Государственномъ Банкѣ», и оно передается на отвѣтственное храненіе судовладѣльцу (ст. 10); в) отъ послѣдняго отбирается обязательство въ несовершеніи отчужденія судна, обремененія его долгами или отдачи его въ аренду безъ согласія банка подъ угрозою, въ противномъ случаѣ, досрочнаго взысканія долга продажею судна распоряженіемъ банка на основаніи ст. 107 уст. Гос. банка (ст. 11). О закладѣ судна судоходная, по мѣсту постройки судна, дистанція, по увѣдомленію банка, дѣлаетъ отмѣтку въ своихъ книгахъ и надпись на «удостовѣреніи о записи», возвращая таковое судохозяину, и эти отмѣтка и надпись уничтожаются лишь по погашеніи ссуды (ст. 12 и 14). Такимъ образомъ приведенными правилами «удостовѣренію о записи» придано значеніе безспорнаго документа на судно, но сами эти правила гарантируютъ Государственный банкъ не однимъ судномъ, но, главнымъ образомъ, векселями по предъявленію приказу судостроителя, снабженными бланкомъ послѣдняго. Очевидно, что доступное для Государственнаго банка, располагающаго чиновниками для осмотра и описи закладываемыхъ судовъ и для наблюденія за исполненіемъ закладодателемъ принятыхъ на себя обязательствъ, оказывается недостижимымъ и непригоднымъ для частныхъ лицъ, и, посему, вопросъ о закладѣ рѣчныхъ судовъ до устройства правильной ихъ регистраціи остается въ прежнемъ положеніи; до установленія же правильной регистраціи закладъ рѣчныхъ судовъ безъ передачи ихъ во владѣніе закладодержателя представляется невозможнымъ, и взысканіе съ нихъ должно и впредь

совершаться на общемъ основаніи взысканій съ движимаго имущества. Согласно съ симъ и французское законодательство, нормировавшее лишь ипотеку на *морскія* суда (зак. 10 Сентября 1874 г. и измѣняющій его законъ 10 Іюля 1885 г., art. 1 и 2), распространяетъ на рѣчныя суда общій порядокъ обращенія взысканія на движимое имущество (saisie—exécution) съ незначительными лишь измѣненіями относительно способа объявленій о торгахъ (code proc. civ., art. 620; ср. art. 531 code civil; см. Lyon-Caën et Renault, Traité de droit commercial, т. VI, изд. 3, стр. 654 и 655). На этомъ основаніи Редакціонная Коммисія по составленію гражданскаго уложенія, проектируя правила о закладѣ судовъ, оговорила, что правила эти распространяются на рѣчныя суда лишь если они приписаны къ подлежащимъ мѣстнымъ учрежденіямъ и *внесены въ судовые списки*, т. е. только послѣ установленія регистраціи этихъ судовъ (ст. 401 и объясн. къ ней въ т. II кн. III проекта).

При такихъ данныхъ и принимая во вниманіе, что правила о взысканіи съ рѣчныхъ судовъ обусловливаютъ собою, независимо отъ регистраціи, матеріально-правовыя постановленія о случаяхъ и размѣрѣ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельнаго экипажа, объ отношеніяхъ ихъ къ лицамъ, входящимъ съ ними въ сдѣлки по поводу рѣчнаго судоходнаго промысла, о правахъ кредиторовъ на удовлетвореніе изъ судна, провозной платы и груза и т. п., каковыхъ положительныхъ постановленій, подобно правиламъ устава торговаго о морской торговлѣ или германскому закону 15 іюня 1895 г. о внутреннемъ судоходствѣ (Binnenschiffahrt), въ нашемъ законѣ не содержится,—настоящія правила ограничиваются лишь предположеніями объ обращеніи взысканія на *морскія* суда.

При этомъ, однако, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что по ст. 123 и 124 т. XI ч. 2 уст. торг., изд. 1903 г., плаваніе подъ русскимъ флагомъ разрѣшается лишь по внесеніи судна въ корабельный списокъ одного изъ русскихъ портовъ и по выдачѣ судохозяину надлежащаго въ томъ свидѣтельства, именуемаго патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ; внесеніе же въ корабельный списокъ обязательно только для тѣхъ мореходныхъ судовъ, которыя поднимаютъ болѣе десяти ластовъ, а прочія суда только «не возбраняется», по желанію судохозяевъ, вносить въ эти списки. А такъ какъ закладъ морскихъ судовъ по правиламъ упомянутаго проекта Редакціонной коммисіи (ст. 389), а также проекта о регистраціи морскихъ судовъ (ст. 7) допускается только въ отношеніи судовъ, внесенныхъ въ корабельные (судовые) списки, то и судопроиз-

водственныя правила объ обращеніи взысканія на морскія суда должны ограничиваться исключительно судами, внесенными въ корабельные (судовые) списки. Прочія же суда, не внесенныя въ эти списки, должны и впредь подчиняться общимъ правиламъ объ обращеніи взысканія на движимое имущество, подобно тому, какъ это установлено всѣми законодательствами, знающими регистрацію морскихъ судовъ [см. франц. зак. 10 іюля 1885 г. ст. 6—8 и 36; герм. уст. граж. суд., изд. 1898 г. §§ 864 и 870; финляндскій зак. 11 ноября 1889 г. о корабельныхъ реестрахъ, ст. 1 и 5 и морской уставъ 9 Іюня 1873 г., ст. 4 (въ ред. 11 Ноября 1889 г.) и 15 (въ ред. 3 Дек. 1895 г.)].

По сему поводу С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ, Правленіе Общества пароходства и торговли и Рижское Общество шкиперовъ дальняго плаванія въ замѣчаніяхъ своихъ указываетъ, что желательно проектируемыя правила о взысканіи распространить и на суда, не подлежащія внесенію въ судовые списки, т. е. суда вмѣстимостью менѣе 20 регистровыхъ тоннъ, а также, въ видахъ справедливаго огражденія русскихъ интересовъ, на суда иностранныя и для достиженія этой цѣли цѣлесообразно слова «внесеннымъ въ судовые списки» исключить (сводъ замѣч. № 7, 10—12).

Для оцѣнки сихъ замѣчаній надлежитъ, прежде всего, принять въ соображеніе, что внесеніе въ судовой списокъ установляется въ видахъ не только административныхъ, но и юридическихъ, присвояя правамъ, отмѣченнымъ въ спискѣ, свойство вещныхъ правъ, обязательныхъ для всякаго третьяго лица. Эти права несомнѣнно не могутъ быть игнорируемы при осуществленіи взысканія съ судна и, наоборотъ, не могутъ почитаться установленными и безспорными при невнесеніи въ списокъ. Очевидно, что правила обращенія взысканія на суда, внесенныя и невнесенныя въ списокъ, не могутъ быть тождественными и единообразными и установленіе общихъ для тѣхъ и другихъ категорій судовъ правилъ обращенія взысканія представляется невозможнымъ. Это именно, какъ уже выше упомянуто, обусловило, по иностраннымъ законодательствамъ, различіе порядковъ обращенія взысканія на суда, внесенныя и невнесенныя по какой либо причинѣ на судовые списки, а также заклада сихъ судовъ (ср. ст. 1205 и слѣд. и 1259 и слѣд. герм. гражд. улож. и ст. 152 герм. зак. 24 Марта 1897 г. о понудительномъ взысканіи; см. Маковеръ-Леве, Комментарій къ герм. торг. ул. 1897 г., т. II кн. IV, изд. 1900 г., стр. 315, выноска 2, b и 325, выноска 1, *a*).

Что же касается распространенія проектируемыхъ правилъ на иностранныя суда, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что проектируемыя правила

распада́ются: а) на чисто формальныя, процессуальныя, которыя, какъ lex fori, несомнѣнно примѣнимы и къ иностраннымъ судамъ (см. Lyon-Caën, в. с., стр. 705 № 1797), и б) на матеріально-правовыя, какъ напр. о силѣ ипотекъ на суда, о преимуществахъ корабельныхъ кредиторовъ и т. п., относительно примѣненія которыхъ къ иностраннымъ судамъ въ международномъ правѣ не выработано еще опредѣленныхъ и твердо установленныхъ принциповъ, при чемъ одни признаютъ правильнымъ примѣненіе законовъ мѣста нахожденія судна (lex rei sitae), совпадающихъ съ законами, дѣйствующими въ данномъ судебномъ округѣ (lex fori), а другіе—законовъ той страны, флагомъ которой судно пользуется (lex patriae, loi du pavillon). За послѣдній принципъ высказался и Брюссельскій конгрессъ 1888 г., а также, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, и Антверпенскій конгрессъ (см. Lyon-Caën, в. с., стр. 692—698 №№ 1788 и 1789; Meili, Das internationale Civil-und Handelsrecht, 1902 г., т. II, § 201, стр. 365—367) и принципъ этотъ уже усвоенъ отчасти Португальскимъ торговымъ уложеніемъ 1888 г. (ст. 488). При такихъ данныхъ, изъясненный вопросъ представляется весьма сложнымъ и требующимъ подробнаго нормированія (см. ст. 12 настоящаго проекта) и простымъ исключеніемъ словъ «внесеннымъ въ судовые списки» разрѣшенъ быть не можетъ.

Въ заключеніе не лишне замѣтить, что правила объ обращеніи взысканія на суда, предполагаемыя къ безотлагательному законодательному направленію, независимо отъ вырабатываемаго уложенія о торговомъ мореплаваніи и внесеннаго въ Государственный Совѣтъ проекта новой редакціи устава гражданскаго судопроизводства, могутъ имѣть лишь временный характеръ и должны будутъ, по изданіи означенныхъ законоположеній, подлежать пересмотру въ видахъ согласованія съ ними, и что—само собою разумѣется—недостатки или неполнота дѣйствующаго устава гражданскаго судопроизводства не могутъ быть исправляемы или восполняемы при начертаніи правилъ объ обращеніи взысканія на морскія суда, и, такимъ образомъ, правила эти должны быть пріурочены къ общимъ постановленіямъ объ исполненіи судебныхъ рѣшеній въ томъ видѣ, какъ они нынѣ существуютъ, съ дополненіями и измѣненіями, обусловливаемыми исключительно особенностями морской торговли и проектомъ о регистраціи судовъ.

1. Правила устава гражданскаго судопроизводства объ исполненіи судебныхъ рѣшеній (ст. 924—967), о обращеніи взысканія на движимое имущество (ст. 968—1070), объ обезпеченіи исковъ симъ имуществомъ (ст. 590—615 и 624—630) и о распредѣленіи взысканной суммы (ст. 1214—1222), а также объ отобраніи подписки о невыѣздѣ и о розысканіи средствъ къ удовлетворенію взысканія (ст. 652^{1}, 652^{2} и 1222^{1}—1222^{10}) примѣняются къ морскимъ судамъ, внесеннымъ въ судовые списки, и къ лицамъ, принадлежащимъ къ экипажу сихъ судовъ, съ нижеслѣдующими измѣненіями и дополненіями (ст. 2—44).

I. По исполненію судебныхъ рѣшеній.

Приступая къ разсмотрѣнію правилъ устава гражданскаго судопроизводства объ исполненіи судебныхъ рѣшеній и обезпеченіи исковъ по примѣненію ихъ къ морскимъ судамъ, слѣдуетъ, прежде всего, выразить то общее начало, что къ обращенію взысканія на морскія суда, внесенныя въ корабельный списокъ, и къ обезпеченію исковъ сими судами примѣняются общія постановленія устава объ обезпеченіи исковъ и исполненіи судебныхъ рѣшеній въ тѣхъ именно частяхъ, которыя касаются *движимаго* имущества, насколько въ проектируемыхъ правилахъ не содержится иныхъ по сему предмету опредѣленій. Точное выраженіе въ законѣ этого начала представляется необходимымъ потому, что, съ одной стороны, по ст. 401 т. X ч. 1, изд. 1900 г., мореходныя суда отнесены къ движимому имуществу, а съ другой—наложеніе, напр., запрещенія на суда со внесеніемъ о томъ отмѣтки въ судовой списокъ представляется нецѣлесообразнымъ по самому свойству сего рода имущества, для котораго запрещеніе является недостаточною гарантіею и которое можетъ быть фактически принято во власть судебныхъ органовъ лишь посредствомъ наложенія *ареста*. Германское законодательство, признавая, подобно нашему X т. 1 ч., суда имуществомъ движимымъ и помѣщая правила о залогѣ судна (ст. 1259—1271 герм. гражд. улож. 1896 г.) въ числѣ постановленій о закладномъ правѣ на движимыя вещи (кн. III, разд. IX, гл. I), хотя и относитъ, затѣмъ, суда для обращенія на нихъ взысканія къ недвижимому имуществу (герм. уст. гражд. суд. изд. 1898 г., §§ 864 и 865 и зак. 24 Марта 1897 г. о понудительномъ

управленіи и понудительной продажѣ, §§ 162—171), но тѣмъ не менѣе не уничтожаетъ окончательно ихъ движимаго свойства, предписывая налагать на нихъ арестъ, съ назначеніемъ хранителя (§ 165 зак. 1897 г.). Равнымъ образомъ французскій законъ 10 Іюля 1885 г. о морской ипотекѣ (loi sur l'hypothèque maritime) установляетъ особыя правила для обращенія взысканія на суда, приближающіяся болѣе къ правиламъ взысканія съ недвижимаго имущества (art. 23 и слѣд.), но не отождествляетъ судовъ съ недвижимымъ имуществомъ (см. также ст. 197 code de commerce). Въ свою очередь и итальянское торговое уложеніе 31 Окт. 1882 г., также устанавливая аналогичныя правила обращенія взысканія на суда (ст. 879—903), оговариваетъ, что по отношенію къ тѣмъ вопросамъ, которые не предусмотрѣны въ этихъ правилахъ, примѣняются постановленія уст. гражд. судопр. о принудительной продажѣ *движимыхъ* имуществъ (ст. 904). Что же касается правилъ 31 Іюля 1902 г. о выдачѣ ссудъ изъ Государственнаго банка для содѣйствія отечественному судостроенію, то по ст. 11 (п. 4) и 15 судно можетъ быть продано банкомъ на основаніи 107 ст. уст. Гос. банка, т. е. наравнѣ со всякимъ другимъ товаромъ (заголовокъ рубрики III отд. IX главы I, въ которомъ помѣщена ст. 107, гласитъ: «ссуды подъ *товары*»).

Съ другой стороны, особенности морскаго промысла обусловливаютъ собою нѣкоторыя измѣненія въ правилахъ о распредѣленіи взысканныхъ суммъ, а также, по отношенію къ экипажу судовъ, нѣкоторыя отступленія отъ постановленій устава объ отобраніи подписки о невыѣздѣ изъ мѣста жительства или пребыванія какъ въ обезпеченіе исковъ, такъ и въ видѣ мѣры понужденія къ исполненію рѣшенія (ст. 652^{1} — 652^{3} и 1222^{1} — 1222^{3}), а также о розысканіи средствъ къ удовлетворенію взысканія (ст. 1222^{4} — 1222^{20}).

По поводу предположенія настоящей статьи проекта было, между прочимъ, заявлено, что такъ какъ главная цѣль сего проекта—развитіе вещнаго кредита подъ залогъ морскихъ судовъ и привлеченіе частныхъ капиталистовъ къ мореходнымъ предпріятіямъ, то надлежало бы, не ограничиваясь согласованіемъ дѣйствующихъ правилъ устава гражданскаго судопроизводства объ обращеніи взысканія съ движимаго имущества съ особенностями морскаго судна и торговаго мореплаванія, начертать, въ отмѣну излишней снисходительности устава 1864 г. къ должнику, особый, строгій для должника и легкій и скорый для вѣрителя, порядокъ удовлетворенія просроченныхъ платежей по обязательствамъ, вытекающимъ изъ веденія мореходныхъ предпріятій. Такъ, было бы цѣлесообразно устано-

вить болѣе краткіе сроки для всѣхъ дѣйствій по исполненію рѣшенія и для обжалованія сихъ дѣйствій и состоявшихся по этимъ жалобамъ постановленій. Кромѣ того, дѣла, возникающія по исполненію рѣшенія, въ случаѣ обращенія взысканія на морское судно, должны слушаться въ судебныхъ мѣстахъ внѣ очереди, безъ предоставленія должнику какихъ либо отсрочекъ, съ обязанностью разрѣшить дѣло въ одно засѣданіе и немедленно же объявить резолюцію, замѣняющую опредѣленіе въ окончательной формѣ, и съ момента объявленія резолюціи исчислять срокъ обжалованія, который ни въ какомъ случаѣ не долженъ превышать семи дней даже для принесенія кассаціонной жалобы Сенату (сводъ замѣч. №№ 8 и 16). Съ другой стороны, необходимо восполнить существующіе въ торговомъ уставѣ пробѣлы относительно порядка врученія повѣстокъ по искамъ къ судовладѣльцамъ и подсудности исковъ, предъявляемыхъ по мѣсту стоянки корабля (св. зам. № 12).

Не входя въ оцѣнку существа этихъ указаній, слѣдуетъ замѣтить, что пересмотръ и измѣненіе устава гражданскаго судопроизводства и установленіе особаго самостоятельнаго порядка для дѣлъ, возникающихъ изъ морской торговли, вовсе не входитъ въ кругъ задачи настоящаго законопроекта, направленнаго исключительно къ устраненію тѣхъ затрудненій, которыя возникаютъ въ настоящее время и должны еще въ большей мѣрѣ возникать съ установленіемъ правилъ о регистраціи и закладѣ морскихъ судовъ. Идти же далѣе этой задачи — значило бы отодвигать осуществленіе настоятельной реформы регистраціи и заклада судовъ на неопредѣленное время.

Независимо отъ изложеннаго, Правленіе Общества Китайско-Восточной желѣзной дороги, указывая, что дѣятельность мореходныхъ акціонерныхъ предпріятій направляется до нѣкоторой степени правительствомъ и суда ихъ, въ большинствѣ случаевъ, совершаютъ срочные рейсы по заранѣе опредѣленнымъ линіямъ, прекращеніе или временное нарушеніе которыхъ, во многихъ случаяхъ, представляется невозможнымъ, находитъ справедливымъ за всѣми мореходными предпріятіями, принадлежащими русскимъ акціонернымъ обществамъ, признать общегосударственное значеніе наравнѣ съ желѣзными дорогами и въ отношеніи взысканія примѣнить къ нимъ ст. 138—141 общ. уст. Росс. желѣзн. дор. Согласно съ симъ, означенное Правленіе полагаетъ необходимымъ ст. 1 проекта дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ: «Изложенныя въ настоящихъ правилахъ постановленія не примѣняются къ взысканіямъ съ русскихъ мореходныхъ

обществъ. Взысканія сіи производятся въ порядкѣ ст. 138—141 общ. уст. Росс. желѣзн. дор.».

Принимая, однако, во вниманіе, что главнымъ обезпеченіемъ кредиторовъ желѣзныхъ дорогъ относительно удовлетворенія присужденныхъ взысканій служитъ возможность, при неисполненіи рѣшенія въ установленный срокъ, принятія неисправной дороги въ завѣдываніе казны и ликвидаціи дѣлъ несостоятельной дороги (ст. 142), каковой способъ побужденія къ исполненію рѣшеній едва ли представляется удобопримѣнимымъ въ отношеніи мореходныхъ предпріятій, казалось бы, что вышеприведенное замѣчаніе не можетъ быть признано заслуживающимъ уваженія.

2. По взысканіямъ, пользующимся старшинствомъ предъ закладными (пп. 1—6 ст. 31), повѣстка объ исполненіи, если судохозяинъ имѣетъ жительство или пребываніе внѣ того города или уѣзда, гдѣ должно производиться исполненіе, вручается шкиперу судна или его замѣстителю.

(Въ дополн. ст. 942—945).

Процессъ исполненія по ст. 942 уст. гражд. суд. начинается съ посылки должнику повѣстки объ исполненіи. По § 164 германскаго закона 24 Марта 1897 г. о понудительной продажѣ и понудительномъ управленіи (Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung), при просьбѣ объ обращеніи взысканія на судно должно быть представлено удостовѣреніе о внесеніи судна въ корабельный списокъ. Это удостовѣреніе, подобно такому же удостовѣренію ипотечнаго установленія при обращеніи взысканія на недвижимое имѣніе (§ 17 того же закона), должно служить доказательствомъ, съ одной стороны, что судно внесено въ судовой списокъ, а слѣдовательно къ нему примѣнимъ особый для сихъ судовъ порядокъ взысканія, а съ другой—что судно принадлежитъ должнику, ибо хотя право собственности не обусловливается внесеніемъ въ списокъ (ст. 474 герм. торг. улож. 10 Мая 1897 г. и Makower, в. с., стр. 4 № 3 и стр. 303, примѣч. 2 къ § 4), но такое внесеніе, подъ угрозою штрафа, обязательно (§§ 14 и 20 зак. о флагѣ 22 Іюня 1899 г.). Едва ли, однако, такое требованіе оправдывалось бы у насъ. Какъ изложено въ объясненіи къ ст. 390 проекта Редакціонной Коммисіи (кн. III, т. II, стр. 661—672), корабельные списки, въ настоящее время содержимые при портовыхъ таможняхъ или портовымъ начальствомъ (ст. 125

уст. торг.), не отличаются полнотою и достовѣрностью и, какъ составляемые чисто канцелярскимъ способомъ, безъ соблюденія какихъ либо точныхъ правилъ и безъ участія заинтересованныхъ лицъ, лишены всякаго юридическаго значенія. Актомъ, удостовѣряющимъ принадлежность судна судохозяину, является корабельная крѣпость (ст. 103 уст. торг.), которая, при продажѣ судна другому лицу, должна быть, съ надлежащею надписью, передана сему послѣднему (ст. 150) и которая, въ подлинникѣ или въ засвидѣтельствованной копіи, должна всегда находиться при мореходномъ суднѣ (ст. 167). Въ виду такого юридическаго значенія корабельной крѣпости, проектъ о закладѣ судовъ исключительно съ нею связываетъ возможность и обрядъ заклада. Проектъ правилъ о регистраціи морскихъ судовъ, присвояя отмѣткѣ въ судовомъ спискѣ о переходѣ собственности на судно значеніе обязательности этого перехода для третьихъ лицъ (ст. 34 въ ред. большинства), а судовому свидѣтельству силу нынѣшней корабельной крѣпости (ст. 20 п. 1), связываетъ съ симъ свидѣтельствомъ способъ совершенія отчужденія (ст. 34) и предписываетъ свидѣтельство это выдавать лишь по внесеніи судна въ судовой списокъ (ст. 20), копію онаго имѣть на суднѣ (ст. 21) и на немъ же отмѣчать всякое внесенное въ списокъ отчужденіе судна (ст. 38). При такихъ данныхъ требованіе удостовѣренія о внесеніи судна въ судовой списокъ, тогда какъ это обстоятельство уже явствуетъ изъ факта выдачи на судно патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ (ст. 128 уст. торг. и ст. 20 пр. регистр.)—каковой патентъ непремѣнно долженъ быть при суднѣ (ст. 167 уст. торг. и ст. 21 пр. регистр.)—представляется излишнимъ, ибо изъ судовыхъ документовъ приставъ вполнѣ достаточно можетъ удостовѣриться какъ въ принадлежности судна должнику, такъ и во внесеніи судна въ корабельный списокъ.

По ст. 942 и 943—945 уст. гражд. суд., повѣстка объ исполненіи должна быть сообщена отвѣтчику лично или по мѣсту его пребыванія. Между тѣмъ на каждомъ морскомъ суднѣ долженъ быть корабельщикъ или судовщикъ (шкиперъ, капитанъ), который хотя и ограниченъ въ своихъ распоряженіяхъ предѣлами договора съ судохозяиномъ (уст. торг., изд. 1903 г., ст. 212 и 213), но въ отношеніи третьихъ лицъ является представителемъ судна, управомоченнымъ на всѣ дѣйствія, вытекающія изъ его положенія, какъ капитана. Въ силу этого, онъ совершаетъ сдѣлки съ третьими лицами отъ своего собственнаго имени (ст. 236, 237, 243, 244, 252, 372, 374, 377 (п. 2) и др. уст. торг.) и самъ отъ своего имени взыскиваетъ за вредъ и убытки, причиненные кораблю

(ст. 234). За эти дѣйствія корабельщика, какъ это признавалось уже въ римскомъ правѣ (actio exercitoria), отвѣтствуетъ судохозяинъ, хотя, въ извѣстныхъ случаяхъ, лишь въ предѣлахъ стоимости корабля и фрахтовыхъ денегъ (т. н. fortune de mer), съ правомъ даже уступки самаго корабля (ст. 240—241). Это представительство корабельщика (шкипера) проявляется съ особенною рельефностью по отношенію къ такъ называемымъ привилегированнымъ требованіямъ корабельныхъ вѣрителей (Schiffsgläubiger), тяготѣющимъ на самомъ кораблѣ, почему французскій (ст. 199), итальянскій (ст. 884), бельгійскій (ст. 199) и германскій (§ 761, изд. 10 Мая 1897 г.) торговые кодексы, равно какъ и германскій законъ о понудительномъ взысканіи 1897 г. (§ 166), предоставляютъ кредиторамъ обращать означенныя требованія къ шкиперу, которому и можетъ быть вручена повѣстка объ исполненіи (ст. 199 code de comm.; см. Lyon-Caën. в. с., VI, стр. 667 и 668; Krech. u. Fischer, Прусскій законъ о взысканіи съ недвижим. имущ., изд. 3, стр. 500; Makower-Loewe, в. с., стр. 329, примѣч. къ § 166). Согласно съ симъ и въ виду ст. 397 проекта Редакціонной Коммисіи по составленію гражданскаго уложенія о привилегированныхъ корабельныхъ требованіяхъ, представлялось бы цѣлесообразнымъ, для ускоренія экзекуціоннаго процесса, оговорить, что, по означеннымъ требованіямъ, повѣстка объ исполненіи, при отсутствіи въ мѣстѣ исполненія судохозяина, вручается шкиперу судна или его замѣстителю.

Предположенное въ настоящей статьѣ правило не можетъ, вопреки нѣкоторымъ замѣчаніямъ (сводъ замѣч. №№ 14—16), распространяться на взысканія по закладнымъ, такъ какъ капитанъ не является представителемъ хозяина относительно долговъ, обезпеченныхъ закладомъ судна и можетъ совсѣмъ не знать расчетовъ судохозяина съ кредиторами по этимъ закладнымъ, непосредственно съ мореходнымъ предпріятіемъ не связаннымъ.

3. Одновременно съ посылкою должнику повѣстки объ исполненіи, судебный приставъ сообщаетъ о томъ подлежащему регистраціонному установленію, которое немедленно вноситъ въ судовой списокъ отмѣтку объ обращеніи на судно взысканія и копію съ этого списка сообщаетъ судебному приставу. Отмѣтка сія погашается въ случаѣ, указанномъ въ статьѣ 77 правилъ о регистраціи морскихъ судовъ.

(Въ дополн. ст. 968).

По ст. 7, 73 и 75 проекта о регистраціи морскихъ судовъ, при обращеніи взысканія на судно, судебный приставъ, одновременно съ посылкою должнику повѣстки объ исполненіи, сообщаетъ о томъ регистраціонному установленію, которое немедленно вноситъ въ судовой списокъ отмѣтку объ обращеніи на судно взысканія. Отмѣтка сія имѣетъ то послѣдствіе, что всѣ совершенныя послѣ того сдѣлки, касающіяся судна, признаются недѣйствительными. Подобное же постановленіе содержится и въ германскомъ законодательствѣ (§§ 19, 20, 23, 162 и 163 зак. 1897 г. о понуд. продажѣ), съ тою только разницею, что отмѣтка даетъ взыскателю ипотеку и во всякомъ случаѣ преимущественное удовлетвореніе для его требованія (ст. 604 и 931 уст. гр. суд. изд. 1898 г. и § 11 ч. 2 зак. о понудит. продажѣ; см. Wilmowski—Levy, Комментарій къ уст. гр. суд., 6 изд., т. II, стр. 966 и 967, Krech—Fisher, в. с., стр. 141, 148 и 149), тогда какъ проектъ регистраціи съ отмѣткою не связываетъ такой льготы. Такимъ образомъ внесеніе въ судовой списокъ отмѣтки объ обращеніи взысканія имѣетъ лишь значеніе запрещенія, налагаемаго при обращеніи взысканія на недвижимое имѣніе, т. е. дѣлаетъ актъ обращенія взысканія гласнымъ и ограничиваетъ собственника въ правѣ распоряженія судномъ. Это послѣдствіе можетъ, въ извѣстной мѣрѣ, предохранить взыскателя и третьихъ лицъ отъ неправильныхъ дѣйствій судохозяина.

По статьѣ 77 того же проекта о регистраціи предположено погашать отмѣтку объ обращеніи взысканія, если взыскатель, пріостановивъ взысканіе, не будетъ просить о возобновленіи его въ теченіе трехъ мѣсяцевъ. Оговорку по сему предмету, по тѣсной связи ея съ настоящими правилами, казалось цѣлесообразнымъ включить въ обсуждаемую статью.

Съ другой стороны, весьма существеннымъ для дальнѣйшаго производства по взысканію представляется судовой списокъ. Имѣя не только публичный но и частно-правовый характеръ, списокъ этотъ содержитъ въ себѣ свѣдѣнія о закладныхъ правахъ, лежащихъ на суднѣ и долженствующихъ быть принятыми во вниманіе какъ при публичной продажѣ судна, такъ и при распредѣленіи вырученной на торгахъ суммы. Посему, по примѣру ст. 1847 уст. гражд. суд. и §§ 19 и 163 герм. зак. о понуд. продажѣ, полезно, въ дополненіе 968 ст. уст. гражд. суд., точно выразить въ законѣ объ обязательности доставленія копіи этого списка.

4. Къ аресту судна, по просьбѣ взыскателя, приступается одновременно съ посылкою должнику повѣстки объ исполненіи.

Дальнѣйшія же исполнительныя дѣйствія предпринимаются не ранѣе истеченія срока на явку должника.

(Въ дополн. ст. 971).

Внесеніе въ судовой списокъ отмѣтки объ обращеніи взысканія, равносильное наложенію запрещенія на недвижимое имущество, не обезпечиваетъ, въ достаточной мѣрѣ, цѣлость и сохранность объекта взысканія—судна. Недвижимое имущество, какъ прикрѣпленное къ землѣ, сокрыто и изъято отъ экзекуціонныхъ дѣйствій судебной власти быть не можетъ, а наложеніе запрещенія вполнѣ обезпечиваетъ это имущество отъ отчужденія или обремененія его вещными правами со стороны должника. Въ иномъ видѣ представляется судно, составляющее имущество движимое.

Для предотвращенія возможности его сокрытія необходимо фактическое, а не юридическое только изъятіе его изъ владѣнія и распоряженія должника, лишеніе должника возможности совершать надъ нимъ такія дѣйствія, которыя дѣлали бы невозможнымъ или крайне затруднительнымъ самое исполненіе рѣшенія. Въ виду этого германскій законъ о понудительной продажѣ 1897 г. (§ 165) предписываетъ, одновременно съ распоряженіемъ о понудительной продажѣ, принимать мѣры къ охраненію и сбереженію судна (die Bewachung und Verwahrung des Schiffes anzuordnen). Такимъ образомъ, внесеніе въ судовой списокъ отмѣтки объ обращеніи взысканія не упраздняетъ необходимости въ принятіи тѣхъ мѣръ, которыя предписаны уставомъ гражданскаго судопроизводства для охраны и сбереженія движимаго имущества, т. е. ареста онаго.

По дѣйствующему уставу гражданскаго судопроизводства, если имущество находится въ мѣстѣ пребыванія должника, то къ аресту онаго судебный приставъ приступаетъ одновременно съ предъявленіемъ должнику повѣстки объ исполненіи (ст. 969); въ противномъ же случаѣ на явку отсутствующаго должника къ аресту его имущества назначается семидневный срокъ со дня врученія повѣстки, съ присоединеніемъ срока поверстнаго (ст. 970), изъ чего, однако, изъемлются случаи, когда есть опасеніе, что арестуемое имущество можетъ быть скрыто. Въ этомъ случаѣ имущество, по просьбѣ взыскателя, опечатывается немедленно, не ожидая истеченія срока, установленнаго на явку должника (ст. 971). Относительно судовъ надлежитъ имѣть въ виду, что, по своему свойству, они легко могутъ быть передвигаемы изъ мѣстъ ихъ стоянки, и опасеніе въ ихъ сокрытіи, т. е. въ уходѣ изъ порта стоянки и невозвращеніе въ него всегда имѣется въ наличности. Съ другой стороны, опечатаніе

судна представляется физически невозможнымъ. При такихъ данныхъ представляется цѣлесообразнымъ, подобно предположенію ст. 1198 проекта уст. гражд. суд., выработаннаго Коммисіею пересмотра законоположеній по судебной части и внесеннаго въ Государственный Совѣтъ, къ аресту судна, по просьбѣ взыскателя, приступать одновременно съ отсылкою должнику повѣстки объ исполненіи, съ тѣмъ, чтобы дальнѣйшія исполнительныя дѣйствія могли быть предпринимаемы лишь по истеченіи срока на явку должника (см. Объясн. зап. къ пр. уст. гражд. суд., т. IV, стр. 61—64). Вышеприведенное аналогичное правило германскаго зак. 1897 г. предписываетъ суду, даже безъ просьбы взыскателя, непосредственно отъ себя (ex officio), принимать, одновременно съ назначеніемъ понудительной продажи, мѣры охраненія и сбереженія судна и постановляетъ, что съ принятіемъ таковыхъ мѣръ арестъ судна (Beschlagnahme) считается совершеннымъ (§ 165). Это постановленіе включено въ законъ именно въ видахъ скорѣйшато ареста судна, который могъ бы замедлиться необходимостью предварительно доставить должнику копію съ опредѣленія о понудительномъ взысканіи (см. Крехъ и Фишеръ, в. с., ст. 500 и 501). Французскій законъ (ст. 198 code de comm.) и въ этомъ отношеніи остался при общемъ правилѣ о возможности ареста лишь по истеченіи 24 часовъ послѣ предъявленія повѣстки объ исполненіи. Такого же правила придерживается и итальянское торговое уложеніе 1882 г., но при этомъ оговариваетъ, что если имѣется опасность сокрытія судна, то преторъ можетъ распорядиться немедленнымъ арестомъ судна (ст. 883).

Слѣдуетъ замѣтить, что правило настоящей статьи проекта можетъ получить примѣненіе лишь при посылкѣ повѣстки самому судохозяину, а не при врученіи ея, согласно 2 ст. настоящаго проекта, капитану, ибо послѣдній, въ качествѣ представителя судна, замѣняетъ собою судохозяина, и повѣстка почитается надлежаще врученною должнику.

Въ заключеніе не лишне присовокупить, что итальянское торговое уложеніе предоставляетъ суду, и послѣ ареста судна, по требованію кредитора, совладѣльца судна или самого должника, разрѣшить судну предпринять одинъ или нѣсколько рейсовъ, причемъ фрахтъ, за вычетомъ расходовъ, присоединяется къ продажной цѣнѣ (ст. 882). Аналогичное постановленіе содержалъ въ себѣ и прусскій законъ 11 Іюля 1883 г. о понудительномъ взысканіи съ недвижимаго имущества, оговаривавшій, что судно въ теченіе процесса взысканія должно оставаться въ томъ мѣстѣ, гдѣ производится взысканіе, но, для пользы заинтересованныхъ лицъ и по ихъ просьбѣ, судъ можетъ разрѣшить предпринять новый рейсъ подъ условіемъ, однако, надлежа-

щаго застрахованія судна (§ 163). Это правило въ законъ 24 Марта 1897 г. не перешло, и, такимъ образомъ, въ настоящее время судно, съ момента обращенія на него взысканія, должно оставаться неизмѣнно въ мѣстѣ, гдѣ застигъ его арестъ. Послѣднее правило представляется, казалось бы, вполнѣ цѣлесообразнымъ, такъ какъ предпринятіе судномъ новаго рейса должно, несомнѣнно, замедлить процессъ исполненія и, при возможныхъ случайностяхъ рейса, значительно осложнить и затруднить процедуру взысканія.

5. Аресту не подвергается судно, готовое къ отплытію, развѣ бы взысканіе было обращено на судно для удовлетворенія долга, сдѣланнаго именно на предпринимаемый путь.
(Въ дополненіе ст. 973).

Съ судьбою предпринимаемаго судномъ рейса связаны интересы не только судохозяина, но и всего судоваго экипажа, нанятаго на этотъ рейсъ, а также и третьихъ лицъ—грузоотправителей, грузополучателей и многихъ другихъ. Вообще возможность воспрепятствованія судну предпринять рейсъ можетъ сильно вредить интересамъ морской торговли. Вотъ почему всѣ почти законодательства, за исключеніемъ Великобританіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, категорически запрещаютъ наложеніе ареста на судно, готовое къ отплытію. Это начало, установленное еще Consulado del mare, выражено въ германскомъ торговомъ кодексѣ 10 Мая 1897 г. слѣдующимъ образомъ: «Die Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung darf nicht angeordnet werden, wenn das Schiff zum Abgehen fertig (segelfertig) ist. Auch darf ein segelfertiges Schiff nicht mit Arrest belegt werden. Diese Vorschriften finden keine Anwendung, wenn die Schuld, wegen deren die Zwangsversteigerung oder der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist» (§ 482). Art. 215 французскаго code de commerce гласитъ: «Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditons pour son voyage». Аналогичныя постановленія содержатся въ торговыхъ кодексахъ Бельгіи, Италіи, Греціи, Румыніи, Португаліи, Испаніи, Турціи и Египта, Бразиліи, Мексики, Гватемалы, Чили, Аргентины и Японіи (см. Lewis—Boyens, das deutsche Seerecht, 1897 г., т. I, стр. 164, прим. 1). То же, съ нѣкоторыми ограниченіями, постановляетъ ст. 37 (въ ред. 1889 г.)

Финляндскаго морского устава 1873 г. Въ нашемъ торговомъ уставѣ подобнаго правила не существуетъ; изъ отдѣльныхъ же постановленій его можно прійти къ противорѣчивымъ выводамъ. Такъ, съ одной стороны, ст. 408 опредѣляетъ, что заимодавцы грузоотправителя, имѣющіе причину опасаться, что должникъ, близкій къ банкротству, во избѣжаніе платежа отправляетъ на кораблѣ товары, могутъ просить начальство объ остановкѣ корабля. Ст. 409 указываетъ на возможность конфискаціи корабля или груза *во время пути*, по прибытіи корабля въ городъ, портъ или пристань, на удовлетвореніе неоплатныхъ долговъ судохозяина или судонанимателя. Съ другой же стороны, ст. 256 постановляетъ, что корабельный служитель или водоходецъ не можетъ, по требованію его заимодавцевъ, быть снятъ съ корабля, готоваго уже къ отплытію. Это послѣднее правило, очевидно, имѣетъ цѣлью не затруднять и не пріостанавливать отправленія корабля въ намѣченный рейсъ, чему, равнымъ образомъ, воспрепятствовала бы задержка корабля по требованію кредиторовъ самого судохозяина или судонанимателя. Въ виду сего и важности общаго начала о свободности корабля, готоваго къ отплытію, отъ ареста за долги, казалось бы необходимымъ это начало точно выразить въ законѣ, въ дополненіе ст. 973 уст. гражд. суд.

По существу же этого правила надлежитъ, прежде всего, замѣтить, что для торговыхъ судовъ означенная льгота (освобожденіе отъ ареста) начинается лишь съ того момента, когда судно *готово къ отплытію*, т. е., когда уже сдѣланы всѣ приготовленія, необходимыя для пути, такъ что судно въ каждый данный моментъ можетъ двинуться въ плаваніе (см. Крехъ и Фишеръ, в. с., стр. 494 и 495). Французскій кодексъ даетъ точное опредѣленіе, когда именно судно должно считаться готовымъ къ отплытію (segelfertig, prêt à faire voile), указывая, что моментомъ такой готовности къ отплытію почитается, когда шкиперъ снабженъ всѣми документами, необходимыми для плаванія. Такими документами являются: корабельная крѣпость (l'acte de propriété du navire), актъ о французской національности судна (l'acte de francisation), списокъ экипажа (le rôle d'équipage), грузовыя росписи (connaissemens), договоры о наймѣ (chartes-parties), протоколы объ освидѣтельствованіи (procès-verbaux de visite), и росписки таможни въ представленіи пошлинъ или поручительства (les acquits de paiement ou à caution des douanes; art. 226). Всѣ эти документы свойственны и нашимъ морскимъ судамъ (ст. 166 и 174 уст. торг.); тѣмъ не менѣе распространеніе на наши суда опредѣленія французскаго кодекса о моментѣ готовности судна къ отплытію представляется

едва ли желательнымъ и возможнымъ. Изъ всѣхъ означенныхъ документовъ только таможенный паспортъ и грузовые документы выдаются на одинъ рейсъ (ст. 167). Но таможенный паспортъ, по буквальному смыслу ст. 841 и 844 т. VI уст. тамож., изд. 1892 г., выдается, главнымъ образомъ, судамъ, готовымъ къ отплытію *за границу*; судамъ же каботажнаго плаванія таможенные паспорты могутъ быть выдаваемы на извѣстное время или даже на цѣлую навигацію (ст. 844). При этомъ, по особо уважительнымъ причинамъ, какъ то: бури, замерзанія водъ при берегахъ и т. п., судно не подлежитъ отвѣтственности и за отходъ безъ таможеннаго паспорта (ст. 857 и 1506). Съ другой стороны, грузовые документы имѣются только на тѣхъ судахъ, которыя принимаютъ грузъ для перевозки (ст. 174 уст. торг.), а отнюдь не на тѣхъ, которыя отправляются безъ груза, съ однимъ балластомъ. При этомъ законъ опредѣляетъ лишь, что корабельщикъ, по заключеніи договора о наймѣ корабля, составляетъ грузовую роспись въ двухъ или болѣе образцахъ за своею (корабельщика) подписью, а одинъ изъ этихъ образцовъ за подписью также нанимателя корабля; этотъ именно образецъ хранится на кораблѣ, въ видѣ документа, до выгрузки товара (ст. 383 и 384 уст. торг.). За сколько же именно времени до отхода корабля должна быть составлена эта роспись—законъ не опредѣляетъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ въ законѣ указано, что и по взятіи корабельщикомъ таможеннаго паспорта не возбраняется, по объявленіи о семъ таможнѣ, принимать на корабль дополнительный грузъ съ отмѣткою всего догруженнаго на объявленіи и на таможенномъ паспортѣ (ст. 858 уст. тамож.). Изложенное показываетъ: а) что грузовые документы не всегда бываютъ, и время ихъ составленія не совпадаетъ съ моментомъ готовности судна къ отплытію; б) что единственный документъ, могущій свидѣтельствовать о моментѣ готовности судна къ плаванію—таможенный паспортъ—можетъ иногда вовсе отсутствовать или же быть выдаваемъ не на одинъ только рейсъ, а на извѣстное время или даже на цѣлую навигацію, а слѣдовательно можетъ имѣться въ наличности и при неготовности судна къ плаванію, и в) что, несмотря на полученіе таможеннаго паспорта, судно можетъ еще, при соблюденіи извѣстныхъ условій, догружаться новыми товарами, а слѣдовательно не отправляться въ путь болѣе или менѣе продолжительное время. Совокупность этихъ данныхъ, въ связи съ тѣмъ обстоятельствомъ, что судно, на которое уже погруженъ товаръ и по коему сдѣланы всѣ приготовленія къ плаванію, не можетъ, хотя и не всѣ судовые документы имѣются въ наличности, не почитаться готовымъ къ плаванію, равно какъ и судно, хотя и снаб-

женное всѣми документами, но задержанное въ портѣ отправленія бурею или иными непреодолимыми причинами,—убѣждаетъ въ томъ, что полученіе шкиперомъ всѣхъ судовыхъ документовъ, необходимыхъ для плаванія, не можетъ служить достаточнымъ признакомъ для установленія готовности судна къ плаванію и что этотъ признакъ могъ бы, при многообразныхъ мѣстныхъ и временныхъ условіяхъ, служить или къ стѣсненію правъ взыскателей, или же къ явному ущербу интересовъ судохозяина и грузоотправителей. Въ виду этого казалось бы болѣе осторожнымъ, по примѣру германскаго и сходныхъ съ нимъ японскаго (ст. 543), испанскаго (ст. 584), португальскаго (491) и другихъ торговыхъ кодексовъ, не опредѣлять въ законѣ момента готовности судна къ отплытію. Финляндскій морской уставъ, постановляя, что «никакой кредиторъ не въ правѣ воспрепятствовать отправленію въ путь готоваго къ отплытію судна за какой либо долгъ» (ст. 37), также не даетъ опредѣленія момента готовности судна къ плаванію по тому, очевидно, соображенію, что, какъ это признано было при обсужденіи германскаго торговаго уложенія, признаки этой готовности представляются различными, смотря по цѣли предпринимаемаго рейса и по мѣстнымъ особенностямъ того или другого порта («weil die Voraussetzungen für die Segelfertigkeit je nach dem Zwecke der bevorstehenden Reise und je nach den örtlichen Verhältnissen der verschiedenen Häfen verschieden sind»; Маковеръ, в. с., стр. 9 объясн. 1, а; ср. Ehrenberg, Beschränkte Haftung, стр. 261 и 262). Это соображеніе представляется столь вѣскимъ и согласнымъ съ практическими потребностями мореходнаго промысла, что перевѣшиваетъ могущее возникнуть для судебнаго пристава затрудненіе въ установленіи въ каждомъ данномъ случаѣ: готово или неготово судно къ плаванію (ов. зам. №№ 23 и 24). Подобныя, хотя и нежелательныя, затрудненія будутъ устраняться, по жалобамъ на дѣйствія судебнаго пристава, судебною властью.

Само собою разумѣется, что правило объ освобожденіи отъ ареста судна, готоваго къ отплытію, не можетъ имѣть примѣненія къ тому случаю, когда судно отправляется не съ цѣлью торговою, а напр., въ какой-либо портъ для починки («se faire radouber»; Lyon—Caën, в. с., стр. 658), а также, къ случаямъ ареста не за долги, а въ обезпеченіе спора о правѣ собственности (Ehrenberg, в. с., стр. 262).

Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя, согласно съ вышеизложенными постановленіями иностранныхъ законодательствъ, не ограничить означеннаго правила тѣмъ изъятіемъ, что подъ это правило не подходитъ обращеніе взысканія на судно за долгъ, сдѣланный именно на предстоящее плаваніе, такъ

какъ, съ одной стороны, безъ этого долга (какъ, напр., на починку корабля, снабженіе его необходимыми снастями или припасами) судно не могло быть готово къ плаванію, а съ другой—подобные долги дѣлаются незадолго до приготовленія судна къ плаванію, а потому взыскателямъ не можетъ быть поставлено въ вину несвоевременное принятіе мѣръ къ аресту судна (Endemann, Handbuch des deutschen Handels—See—und Wechselrechts, т. IV, стр. 28 и Lyon-Caёn, в. с., стр. 659). Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что это изъятіе распространяется не только на долги, сдѣланные въ первоначальномъ портѣ отправленія, но и на долги, сдѣланные въ какомъ-либо портѣ въ теченіе рейса до достиженія судномъ порта назначенія.

Въ заключеніе слѣдуетъ замѣтить, что освобожденіе судна отъ ареста за долги, сдѣланные на предстоящее плаваніе, если будетъ представлено поручительство въ уплатѣ этихъ долговъ, какъ это опредѣляютъ французскій (ст. 215) и испанскій (ст. 584) торговые кодексы, едва ли примѣнимо къ намъ, такъ какъ нашъ уставъ гражданскаго судопроизводства не знаетъ вообще пріостановленія взысканія вслѣдствіе представленія поручительства. Кромѣ того такое правило, крайне невыгодное для кредиторовъ, вынуждаемыхъ довольствоваться поручительствомъ вмѣсто полученія дѣйствительнаго удовлетворенія своихъ претензій, едва ли справедливо по существу и можетъ повлечь за собою невозможность для судохозяевъ или корабельщиковъ полученія кредита на самыя неотложныя нужды торговаго мореплаванія.

По поводу предположеній, настоящей статьи сдѣланы были слѣдующія замѣчанія:

1) По мнѣнію Гайнашскаго Отдѣленія Императорскаго Общества Судоходства (св. зам. № 21), слѣдовало бы также постановить изъятіе изъ общаго правила о свободѣ отъ ареста судна, готоваго къ плаванію, въ пользу убытковъ, причиненныхъ другому судну столкновеніемъ при отходѣ, такъ какъ, если судно иностранное или отправляется въ долгосрочное заграничное плаваніе, дѣлается невозможнымъ полученіе вознагражденія. Но едва ли такое изъятіе возможно включать въ настоящую статью проекта, имѣющую въ виду не арестъ судна въ *обезпеченіе* иска, а арестъ *для исполненія судебнаго рѣшенія*, каковое, очевидно, немедленно послѣ столкновеніи послѣдовать не можетъ.

2) Правленіе Русскаго Общества пароходства и торговли (св. зам. № 25), указывая, что выведеніе судна изъ строя вообще крайне нежелательно, находитъ, что не слѣдовало бы вовсе подвергать аресту

и продажѣ суда за такія требованія, по которымъ предъ судохозяиномъ отвѣтствуютъ страховыя общества, такъ какъ взысканіе по симъ требованіямъ можетъ быть обращено на страховое вознагражденіе. Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что, съ одной стороны, такое предположеніе противорѣчило бы общему началу уст. гражд. суд. о свободѣ взыскателя въ выборѣ способовъ приведенія рѣшенія въ исполненіе (ст. 935), а съ другой—самое право обращенія страховаго вознагражденія на удовлетвореніе какихъ либо претензій и объ обязанности страховаго общества выдавать оное кому бы то ни было, кромѣ страхователя, далеко не безспорно и отрицается какъ законодательствами, такъ и литературою (см. ниже, объясненіе къ ст. 34).

3) Правленіе Общества Восточно-Китайской желѣзной дороги (св. зам. № 26), полагая, что всѣ морскія суда, по роду своей дѣятельности, могутъ быть раздѣлены на: 1) поддерживающія срочное почтово-пассажирско-товарное сообщеніе между двумя опредѣленными пунктами, и 2) совершающія несрочные и неопредѣленные рейсы, зависящіе только отъ условій фрахтовки, полагаетъ, что суда первой группы, по государственному и общественному значенію своей дѣятельности, должны быть приравнены къ желѣзнымъ дорогамъ и посему должны быть изъяты отъ ареста, тѣмъ болѣе что они, въ большинствѣ случаевъ, принадлежатъ солиднымъ обществамъ или богатымъ предпринимателямъ.

По сему поводу надлежатъ принять на видъ, что всякое ограниченіе объектовъ взысканія направлено во вредъ кредиторамъ и къ ослабленію принудительной силы органовъ государственной власти по исполненію рѣшеній и посему подобныя ограниченія должны допускаться лишь съ крайнею осторожностью. Въ такомъ ограниченіи едва ли нуждаются указанныя мореходныя торговыя предпріятія, по своей солидности и богатству представляющія достаточную гарантію въ удовлетвореніи присужденныхъ съ нихъ взысканій, ибо сами взыскатели, обезпеченные въ полученіи удовлетворенія, не будутъ прибѣгать къ понудительнымъ мѣрамъ взысканія и къ аресту ихъ судовъ. Если же представители означенныхъ предпріятій уклоняются отъ платежа присужденныхъ долговъ и допускаютъ обращеніе взысканія на ихъ имущество, то лишеніе взыскателей одного изъ способовъ удовлетворенія было бы явною несправедливостью. При такихъ данныхъ приведенное предложеніе, казалось бы, не заслуживаетъ уваженія.

6. Аресту подлежатъ не только корпусъ судна, но и всѣ его принадлежности (ст. 45 прав. о регистр. морск. суд.).

(Въ дополн. ст. 987).

Въ п. 9 ст. 973, а равно въ ст. 974 и 975 уст. гражд. суд., устанавливается ограниченіе относительно ареста движимости, признаваемой, по законамъ гражданскимъ, принадлежностью недвижимыхъ имуществъ. Въ законахъ гражданскихъ дѣйствительно содержится цѣлый рядъ статей, опредѣляющихъ принадлежности разнаго рода недвижимыхъ имуществъ (ст. 386—392 т. X ч. I, изд. 1900 г.). Относительно же принадлежностей движимыхъ имуществъ, а въ особенности морскихъ и рѣчныхъ судовъ, причисляемыхъ къ движимымъ имуществамъ (ст. 401), въ законахъ гражданскихъ никакихъ указаній не содержится. Между тѣмъ морское судно является составною вещью (res connexa, universitas rerum cohaerentium), объемлющею не только корпусъ судна, но и другіе, необходимые по самому назначенію судна, предметы: мачты, реи, руль, паруса, винты, якоря, машины и т. п. Кромѣ того къ принадлежностямъ судна относятся и такіе самостоятельные предметы, какъ лодки, компасы, карты, рупоръ, колоколъ, горнъ и т. п., если они предназначены для постояннаго употребленія на суднѣ. Равнымъ образомъ, подобно недвижимостямъ, къ составу судна принадлежатъ и судовые документы: крѣпость, патентъ на плаваніе, судовая роль и таможенный паспортъ (см. Шершеневичъ, Курсъ торговаго права, изд. 2, стр. 722; Эндеманъ, в. с., стр. 19 и 20). Точнаго опредѣленія принадлежностей судна не содержится и въ уставѣ торговомъ, хотя на необходимость имѣть при каждомъ суднѣ нѣкоторые предметы дѣлаются указанія въ разныхъ мѣстахъ. Такъ вмѣняется въ обязанность имѣть: на штевняхъ судовъ—металлическія или иныя марки, означающія углубленіе судовъ (ст. 98); на паровыхъ судахъ—паровые свистки, туманные горны и колокола (прилож. къ ст. 467 прим. п. 15); на всякихъ судахъ—документы (ст. 103, 166 и 167); упоминается о насосахъ, мачтахъ, веревкахъ, парусахъ, якоряхъ, канатахъ, таляхъ, чалкахъ и прочихъ снарядахъ для нагрузки и выгрузки товаровъ, какъ о принадлежностяхъ судна (ст. 216 и 217). Въ виду такого отсутствія въ законѣ опредѣленія принадлежностей судна Редакціонная Коммисія по составленію гражданскаго уложенія предположила включить въ проектъ о закладѣ судовъ слѣдующее правило: «закладъ судна простирается на корпусъ судна, машины, снасти и прочіе, принадлежащіе собственнику судна, предметы, находящіеся на суднѣ и назначенные къ

постоянному употребленію при немъ». На это опредѣленіе понятія принадлежности судна, усвоенное и проектомъ о регистраціи морскихъ судовъ (ст. 45) и вполнѣ согласное съ постановленіемъ ст. 4 французскаго закона 10 Іюля 1885 г. [1]), было бы полезно, по примѣненію къ ст. 1100 уст. гражд. суд. и по примѣру § 865 герм. уст. гражд. суд. 1898 г., § 478 герм. торг. улож. и § 1265 герм. гражд. улож., сослаться и въ правилахъ объ арестѣ судовъ, безъ чего исполнительные органы, руководствующіеся ст. 987 уст. гражд. суд.—объ обозначеніи въ описи судна, сверхъ корпуса, судовыхъ снастей «по названію ихъ и количеству»,— будутъ поставлены въ затруднительное положеніе относительно того, что̀ именно подлежитъ и что̀ не подлежитъ аресту (ср. § 20 ч. 2 и § 162 герм. зак. 1897 г. о принудит. продажѣ и ст. 200 франц. code de commerce; см. Маковеръ, в. с., т. II кн. IV, стр. 6, b и стр. 327, выноска 1). Дополненіе же или измѣненіе по существу означеннаго опредѣленія можетъ послѣдовать не въ настоящихъ правилахъ, а въ проектѣ о закладѣ морскихъ судовъ (см. св. зам. №№ 27 и 26). Не лишне при этомъ замѣтить, что вопросъ о томъ, распространяется ли закладное право на судно также на фрахтъ и причитающееся владѣльцу вознагражденіе за аварію и за причиненныя судну поврежденія, какъ это постановляетъ ст. 10 финляндскаго морскаго устава (въ ред. 11 Ноября 1889 г.). не можетъ быть нормированъ въ процессуальномъ законѣ, каковымъ являются настоящія правила, а долженъ быть разрѣшаемъ на точномъ основаніи матеріально-правовыхъ опредѣленій торговаго кодекса. При отсутствіи же подобныхъ опредѣленій, судебный приставъ не можетъ почитаться уполномоченнымъ налагать арестъ на означенныя суммы въ силу одного факта обращенія взысканія на судно.

По этимъ же основаніямъ едва ли можетъ быть признано правильнымъ указаніе, что принадлежностью судна считается и грузъ въ случаѣ обращенія на судно взысканія по большой аваріи или бодмерейнымъ займамъ (св. зам. № 29), тѣмъ болѣе, что кредиторъ, имѣющій право на удовлетвореніе изъ груза, не лишенъ возможности прямо указать на грузъ, какъ на объектъ взысканія (ср. Маковеръ, в. с., стр. 327, выноска 1).

---

[1]) L'hypothèque consentie... sur le navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Тождественнаго содержанія ст. 137 бельгійскаго закона 21 Августа 1879 г.

7. При составленіи описи судна судебный приставъ, во исполненіе требованія статьи 987 устава гражданскаго судопроизводства, руководствуется свѣдѣніями, содержащимися въ судовомъ свидѣтельствѣ, патентѣ на плаваніе и мѣрительномъ свидѣтельствѣ. Какъ эти, такъ и прочіе карабельные документы пріобщаются къ описи.

(Въ дополн. ст. 987).

Ст. 987 уст. гражд. суд. постановляетъ, что въ описи водоходнаго судна показывается, сверхъ его мѣры, длины и ширины корпуса и главныхъ частей, тяжесть, которую оно поднимать можетъ, родъ лѣса, изъ коего корпусъ его состоитъ, судовыя снасти, по названію ихъ и количеству, а буде можно, то означается и когда оно построено. Это правило закона относится одинаково ко всѣмъ «водоходнымъ» судамъ, т. е. какъ къ морскимъ, такъ и рѣчнымъ. Между тѣмъ, для морскихъ судовъ, поднимающихъ болѣе десяти ластовъ, обязательно внесеніе ихъ въ корабельный списокъ (ст. 124 уст. торг.), при чемъ въ прошеніи о внесеніи должны быть означены: названіе судна, родъ его (шкуна, бригантинъ, баркъ и т. п.), размѣръ и величина, въ ластахъ или тоннахъ, время и мѣсто его постройки, а если судно иностранное, то и время покупки онаго. Засимъ, къ прошенію должны быть приложены: надлежащіе документы о томъ, что судохозяинъ или судохозяева имѣютъ право на поднятіе русскаго флага, корабельная крѣпость, мѣрительное свидѣтельство и удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи судна (ст. 126). На основаніи этихъ документовъ въ корабельный списокъ таможни вносятся: 1) имя или фирма и мѣсто жительства судохозяина или судохозяевъ; 2) названіе судна, съ обозначеніемъ, къ какому роду морскихъ сооруженій оно относится; 3) размѣры судна и количество поднимаемыхъ имъ тоннъ по мѣрительному свидѣтельству; 4) время и мѣсто постройки, а если судно иностранное, то и время его пріобрѣтенія, и 5) время внесенія судна въ корабельный списокъ порта (ст. 127). Согласно корабельному списку, судохозяину выдается патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, со включеніемъ въ него всѣхъ указанныхъ въ корабельномъ спискѣ свѣдѣній (ст. 128). Независимо отъ сего, и въ корабельной крѣпости на судно также означаются: мѣра судна, грузоподъемность его, время и мѣсто построенія, изъ какого матеріала построено и родъ судна (ст. 103); подробныя же свѣдѣнія о вмѣстимости судна содержатся въ мѣрительномъ свидѣтельствѣ (ст. 111 и 119). Такимъ образомъ означен-

ные документы, изъ коихъ корабельная крѣпость должна, въ подлинникѣ или въ засвидѣтельствованной копіи, всегда находиться при суднѣ, а патентъ на плаваніе непремѣнно въ подлинникѣ имѣется на суднѣ (ст. 117), могутъ доставить судебному приставу большую часть тѣхъ свѣдѣній, которыя по ст. 987 уст. гражд. суд. должны быть включены въ опись. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что по проекту регистраціи морскихъ судовъ (ст. 6—10, 20 и 21) всѣ указанныя постановленія сохраняютъ силу, съ присвоеніемъ значенія акта укрѣпленія на судно судовому свидѣтельству, въ которое включаются всѣ свѣдѣнія, внесенныя въ судовой списокъ, въ томъ числѣ и свѣдѣнія о вмѣстимости судна согласно мѣрительному свидѣтельству (ст. 6 п. 8 и ст. 20), и что судовой списокъ явится болѣе полнымъ и достовѣрнымъ документомъ, чѣмъ нынѣшніе корабельные списки—казалось бы цѣлесообразнымъ вмѣнить приставу въ обязанность опись судна основывать на свѣдѣніяхъ, содержащихся въ судовомъ и мѣрительномъ свидѣтельствахъ и въ патентѣ на плаваніе. Аналогичнаго правила придерживается и германскій законъ 1897 г. о принудительной продажѣ, (§ 167), предписывающій означеніе судна производить по корабельному списку (Schiffsregister). Такое правило, безъ сомнѣнія, послужитъ значительнымъ облегченіемъ для пристава, давая ему возможность черпать свѣдѣнія изъ означенныхъ документовъ или прямо ссылаться на эти документы. Само собою разумѣется, что упомянутые документы могутъ служить руководствомъ лишь относительно квалификаціи и внѣшняго описанія *самаго судна*, а не *всѣхъ* его принадлежностей, равно и внутреннихъ качествъ судна—прочности, степени пригодности и т. п., которыя, какъ не обозначенныя въ этихъ документахъ, подлежатъ описи на общемъ основаніи. Для точнаго выраженія этой мысли и включена оговорка «во исполненіе требованія ст. 987 уст. гражд. суд.», ибо эта статья касается исключительно такихъ внѣшнихъ, наружныхъ свойствъ судна, какъ мѣра, грузоподъемность, матеріалъ постройки, количество и названіе снастей. Съ другой стороны, хотя судно и считается движимымъ имуществомъ, одно владѣніе которымъ служитъ уже предположеніемъ принадлежности его владѣльцу, но морскія суда, подобно недвижимости, имѣютъ документы, изъ которыхъ корабельная крѣпость (судовое свидѣтельство) есть «видъ, утверждающій собственность хозяина» (ст. 103 уст. торг. и п. 1 ст. 20 пр. регистр.) и переходящій безусловно при каждой продажѣ судна, къ новому пріобрѣтателю (ст. 150 уст. торг. и ст. 34 пр. регистр.). Въ виду сего и ст. 151 уст. торг., по которой при продажѣ судна покупщику передаются всѣ корабельные документы,

а также въ предотвращеніе описи и продажи судовъ за долги не собственниковъ оныхъ, полезно оговорить, что судовое свидѣтельство, а равно и прочіе корабельные документы, пріобщаются къ описи.

8. На неправильность описи, произведенной въ отсутствіе должника (ст. 4), послѣдній въ правѣ приносить жалобы на общемъ основаніи.

(Въ измѣн. ст. 999).

Уставъ гражданскаго судопроизводства постановляетъ, что взыскатель или должникъ, не явившійся къ описи или оставившій оную безъ всякихъ замѣчаній, не имѣетъ впослѣдствіи права подавать жалобы на неправильность ея производства, и что правило это не распространяется на тотъ лишь случай, когда къ описи имущества, подверженнаго скорой порчѣ, было приступлено не ожидая явки должника (ст. 999). Это послѣднее изъятіе допущено въ виду 971 ст. устава, предписывающей арестъ и продажу имущества, подверженнаго скорой порчѣ, производить, не ожидая срока, установленнаго на явку отсутствующаго должника. Такимъ образомъ, законъ исходитъ изъ того положенія, что лишить отсутствовавшую сторону права обжаловать дѣйствія пристава возможно только въ томъ случаѣ, если сторона знала о предстоящей описи и не явилась намѣренно; единственный же случай описи безъ предувѣдомленія о томъ должника представляется при арестѣ движимости, подверженной скорой порчѣ. Между тѣмъ выше (ст. 4) высказано было предположеніе о допущеніи ареста судна и безъ предварительнаго врученія отсутствующему должнику повѣстки объ исполненіи. Поэтому и въ видахъ предоставленія такому должнику средствъ къ огражденію своихъ интересовъ, представлялось бы необходимымъ установить для него такую же льготу, какая признана закономъ за отсутствующимъ должникомъ при описи имущества, подверженнаго скорой порчѣ.

9. По окончаніи описи и оцѣнки судна и по отдачѣ онаго на храненіе, а въ случаѣ, означенномъ въ статьѣ 4, и по истеченіи срока на явку должника, судебный приставъ, если въ виду его не будетъ указаннаго въ статьѣ 1132 устава гражданскаго судопроизводства соглашенія должника и взыскателя, предста-

вляетъ все производство въ мѣстный, по нахожденію судна, окружный судъ.

(Въ измѣн. ст. 1021 и слѣд.).

Не смотря на причисленіе законодательствами, не исключая и нашего, судовъ къ имуществамъ движимымъ, мореходныя суда, однако, по своей значительной стоимости и сравнительно рѣдкимъ переходамъ отъ однихъ владѣльцевъ къ другимъ, рѣзко отличаются отъ прочихъ движимыхъ вещей, почему они, въ качествѣ «плавучихъ строеній, maisons flottantes», въ отношеніи ипотеки и принудительной продажи многими европейскими законодательствами, какъ, напр., германскимъ (864 уст. гражд. суд., изд. 1898 г. и законъ о принудительной продажѣ 24 Марта 1897 г. § 162), французскимъ (законъ 10 Іюля 1885 г. о морской ипотекѣ) и др., приравниваются къ недвижимымъ имуществамъ. Въ нашемъ законодательствѣ содержится косвенное указаніе на то, что въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ суда приравниваются при понудительной продажѣ къ недвижимымъ имѣніямъ. Такъ, ст. 79 полож. о казен. подр. и пост. (т. X ч. 1, изд. 1900 г.) разрѣшаетъ принимать морскія и рѣчныя суда въ закладъ для обезпеченія обязательствъ съ казною, при чемъ опредѣляетъ (ст. 227), что при продажѣ *залоговъ или имѣнія* поручителей по договорамъ съ казною слѣдуетъ, въ случаѣ неустойки покупщика, соблюдать правила, изложенныя въ ст. 331 полож. о взыск. гражд. т. XVI ч. 2, изд. 1892 г. Въ этой же послѣдней статьѣ говорится о публичной продажѣ *недвижимаго имѣнія,* служащаго залогомъ по подряду съ казною. Наоборотъ, въ утвержденныхъ Министромъ Финансовъ 31 Іюля 1902 г. правилахъ о ссудахъ изъ Государственнаго банка для содѣйствія отечественному судостроенію оговорено, что заложенное судно (какъ рѣчное, такъ и морское), въ случаѣ нарушенія выданнаго банку обязательства, продается на основаніи 107 ст. уст. Госуд. банка, т. е., какъ движимое имущество,—товаръ (ст. 11 п. 4 и ст. 15 означ. прав.).

Ближайшее разсмотрѣніе этого вопроса показываетъ, что примѣненіе къ принудительному взысканію съ морскихъ судовъ во всемъ объемѣ правилъ устава объ обращеніи взысканія на движимое имущество представляетъ большія неудобства. Прежде всего нельзя не обратить вниманія на то, что публичная продажа движимости производится однимъ судебнымъ приставомъ безъ всякаго участія и контроля суда; между тѣмъ такое участіе и контроль суда являются не только желательными, но и необходимыми при продажѣ морскихъ судовъ, въ виду, съ одной сто-

роны, громадной стоимости этихъ судовъ, а съ другой—многихъ споровъ и жалобъ, могущихъ возникнуть по поводу продажи со стороны лицъ, заинтересованныхъ въ судьбѣ судна, какъ, напр., корабельныхъ кредиторовъ, закладодержателей и иныхъ взыскателей; разсмотрѣніе же такихъ споровъ и жалобъ предпочтительнѣе предоставить коллегіальному судебному мѣсту—окружному суду. Вмѣстѣ съ тѣмъ и сроки продажи движимости, установленные ст. 1027 уст. гражд. суд.—отъ семи дней до шести недѣль, равно какъ и способъ обнародованія объявленія—лишь въ одномъ нумерѣ мѣстныхъ вѣдомостей (ст. 1033 и 1034), а также срокъ на представленіе всей покупной цѣны—всего нѣсколько часовъ, въ теченіе которыхъ цѣна эта должна быть внесена не иначе, какъ наличными деньгами (ст. 1057),—могутъ оказаться недостаточными при продажѣ судна, къ торгамъ на которое желательно привлеченіе возможно большаго количества конкурентовъ путемъ широкой публичности и гласности и облегченія желающимъ торговаться способовъ реализаціи нужнаго для пріобрѣтенія судна капитала. Въ этихъ видахъ было бы полезно къ дальнѣйшему, съ момента окончанія описи и оцѣнки судна, исполнительному производству примѣнить порядокъ, предписанный для взысканія съ недвижимаго имущества.

Въ силу ст. 1127 уст. гражд. суд., судебный приставъ, по окончаніи описи и оцѣнки недвижимаго имѣнія, представляетъ все производство въ то судебное мѣсто, при которомъ должна производиться публичная продажа имѣнія. Такимъ судебнымъ мѣстомъ, если между взыскателемъ и должникомъ не послѣдуетъ иного по сему предмету соглашенія, является: для имѣній, оцѣненныхъ ниже 500 р.—мировой съѣздъ, а въ мѣстностяхъ, гдѣ введено положеніе о земскихъ участковыхъ начальникахъ,—уѣздный съѣздъ (рѣш. общаго собранія 1890 г. № 21); для имѣній же, оцѣненныхъ въ 500 руб. или выше, а также для всѣхъ имѣній, лежащихъ въ уѣздѣ того города, гдѣ находится окружный судъ,—сей послѣдній (ст. 1133). Нельзя, однако, упускать изъ виду, что морское торговое судно можетъ быть оцѣнено ниже пятисотъ рублей лишь въ крайне рѣдкихъ случаяхъ, а слѣдовательно нормальнымъ мѣстомъ продажи судовъ будетъ окружный судъ, и что продажа судовъ при окружномъ судѣ можетъ значительно ускорить распредѣленіе вырученной суммы между кредиторами и разрѣшеніе недоразумѣній, возможныхъ при столкновеніи многоразличныхъ правъ на эту сумму. Посему было бы правильно оговорить, что продажа морскихъ судовъ, если стороны не

установили иного по сему предмету соглашенія, производится всегда при мѣстномъ, по нахожденію судна, окружномъ судѣ.

Слѣдуетъ замѣтить, что окружному суду подчиняется производство лишь съ момента окончанія описи и оцѣнки; сіи же послѣднія дѣйствія производятся судебнымъ приставомъ окружнаго суда или мироваго съѣзда на общихъ основаніяхъ, т. е., если исполняемое рѣшеніе постановлено мировыми учрежденіями, то означенныя дѣйствія будутъ подвѣдомственны судебному приставу съѣзда (ст. 158 уст. гражд. суд.), въ случаѣ же приведенія въ исполненіе рѣшенія общихъ судебныхъ установленій—всѣ исполнительныя дѣйствія должны быть совершаемы судебными приставами окружнаго суда (ст. 937 и 938). Рижскій Биржевой Комитетъ находитъ желательнымъ все производство по исполненію, во всѣхъ случаяхъ, подчинить судебному приставу окружнаго суда, такъ какъ, при обязанности судебнаго пристава мироваго съѣзда представить свое производство въ окружный судъ, указанная двойственность ничѣмъ не оправдывается, а ведетъ лишь къ замедленію и осложненію производства (св. зам. № 34).

При всей желательности упраздненія существующей по уставамъ 20 Ноября 1864 г. двойственности исполнительныхъ органовъ судебной власти (чтò уже предположено въ пересмотрѣнныхъ судебныхъ уставахъ), нельзя, однако, не замѣтить, что, по дѣйствующему порядку, осуществленіе обсуждаемаго предложенія повлекло бы за собою значительныя неудобства и затрудненія. Такъ, не во всѣхъ уѣздахъ имѣютъ жительство судебные пристава окружнаго суда, тогда какъ въ данной мѣстности, быть можетъ, пребываетъ именно приставъ мироваго съѣзда; кромѣ того, вмѣсто обращенія къ мировому судьѣ, выдавшему исполнительный листъ, взыскатель вынужденъ будетъ ходатайствовать о назначеніи судебнаго пристава предъ предсѣдателемъ, быть можетъ, весьма отъ него отдаленнаго, окружнаго суда (ст. 938) уст. гр. суд.) и нести расходъ по поѣздкѣ назначеннаго судебнаго пристава на мѣсто исполненія. Вообще такое отступленіе отъ правилъ устава гражданскаго судопроизводства, не вызываемое особенностями морской торговли, выходило бы за предѣлы настоящаго законопроекта (см. выше, общее объясненіе).

10. Къ публичной продажѣ судовъ примѣняются постановленія, изложенныя въ статьяхъ 1029, 1032, 1034—1039, 1046—1049, 1051, 1064, 1069, 1132, 1134, 1137—1141, 1143, 1144, 1146—1151, 1154, 1156—1161, 1164—1168, 1170—1180,

1182, 1183—1191, 1197—1200, 1202—1207 устава гражданскаго судопроизводства, съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ правилъ (ст. 11—29).

На основаніи изложенныхъ выше къ ст. 9 соображеній о желательности распространенія на публичную продажу морскихъ судовъ порядка, предписаннаго для продажи недвижимыхъ имѣній, представлялось бы цѣлесообразнымъ перечислить именно тѣ статьи устава гражданскаго судопроизводства, которыя оказываются примѣнимыми къ означенной продажѣ. Таковыми, сверхъ статей, указанныхъ въ ст. 1094 и относящихся къ продажѣ какъ движимаго, такъ и недвижимаго имущества, а также ст. 1032, спеціально касающейся продажи судовъ, и 1046—о возможности осмотра продаваемыхъ предметовъ,—являются постановленія отдѣленій пятаго, шестаго, седьмаго и восьмаго главы V, раздѣла V, книги II, за исключеніемъ лишь тѣхъ изъ сихъ постановленій, которыя, по существу, къ морскимъ судамъ отношенія имѣть не могутъ. Къ подобнымъ, не примѣнимымъ къ продажѣ судовъ, постановленіямъ принадлежатъ статьи: 1113—о порядкѣ собиранія свѣдѣній о лежащихъ на недвижимомъ имѣніи казенныхъ, земскихъ, городскихъ и другихъ общественныхъ сборовъ, такъ какъ таковые на судахъ не лежатъ, а о спеціальныхъ съ нихъ сборахъ надлежало сдѣлать особую оговорку (ст. 16 с. пр.); 1133 и 1135—о продажѣ имѣній, оцѣненныхъ ниже 500 р., при мѣстномъ мировомъ съѣздѣ, въ виду предположенія ст. 9 настоящаго проекта о подчиненіи продажи всякихъ морскихъ судовъ окружнымъ судамъ, съ допущеніемъ лишь изъятія на случай соглашенія сторонъ объ иномъ мѣстѣ продажи; 1136—о продажѣ горныхъ заводовъ; 1142 и 1145—о періодахъ продажи—въ виду цѣлесообразности допущенія продажи судовъ, какъ движимаго имущества, наравнѣ съ прочимъ имуществомъ сего рода, во всякое время года, за исключеніемъ дней неприсутственныхъ (ст. 1027); 1152, 1153 и 1155—о продажѣ нѣсколькихъ имѣній должника или нѣсколькихъ участковъ имѣнія, такъ какъ одинъ и тотъ же долгъ не можетъ быть обезпеченъ нѣсколькими судами (ст. 394 пр. кн. III гражд. улож.), а судно, какъ имущество нераздѣльное, не можетъ быть продаваемо по участкамъ; 1163—трактующая о разныхъ недоимкахъ и сборахъ, не взимаемыхъ съ судовъ; упоминаемыя же въ ней издержки описи и продажи предусматриваются и ст. 1215; 1169—о выкупѣ родовыхъ имѣній; 1181—о возвратѣ проданнаго имѣнія законному собственнику—въ виду непримѣнимости къ продажѣ п. 1 ст. 1180, съ которымъ 1181 ст. нахо-

дится въ неразрывной связи; 1182[1]—о продажѣ населенныхъ недвижимыхъ имѣній; 1192—1196 и 1208—о покрытіи взысканія доходами съ имѣнія; 1201—о производствѣ новой оцѣнки имѣнія при пріостановленіи продажи части онаго, такъ какъ реальная часть судна продана быть не можетъ. Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что въ перечень непримѣнимыхъ статей хотя и не включены ст. 1137 и 1138—о продажѣ имуществъ, заложенныхъ въ государственныхъ кредитныхъ установленіяхъ и частныхъ банкахъ, по порядку, предписанному въ уставахъ сихъ установленій и банковъ, и, такимъ образомъ, дѣйствіе означенныхъ статей должно распространяться и на продажу морскихъ судовъ, но до настоящаго времени правилъ о ссудѣ подъ закладъ судовъ и о порядкѣ продажи такихъ судовъ въ уставахъ банковъ не содержится. Утвержденныя же Министромъ Финансовъ 31 Іюля 1902 г. правила о ссудахъ изъ Государственнаго банка для содѣйствія отечественному судостроенію имѣютъ въ виду, какъ уже выше упомянуто, лишь металлическія суда, впервые отъ судостроителей пріобрѣтаемыя, при чемъ ссуды эти обезпечиваются, сверхъ заклада пріобрѣтенныхъ судовъ, векселями покупателей, писанными по приказу судостроителя и снабженными бланкомъ послѣдняго (ст. 2 и 3); дальнѣйшее же обремененіе такихъ судовъ долгами воспрещается, и всякія дѣйствія, могущія уменьшить цѣнность или доходность заклада, дозволяется совершать не иначе, какъ съ согласія банка (п. 1 ст. 11 ст. 15, 19 и 20). Очевидно, что эти правила допускаютъ лишь закладъ судна одному банку, на удовлетвореніе котораго и исключительно его распоряженіемъ (п. 4 ст. 11) можетъ быть назначаема публичная продажа судна. Такимъ образомъ, судебной власти не предоставляется продажа по другимъ взысканіямъ означенныхъ судовъ, заложенныхъ Государственному банку. Но имѣя въ виду, что, съ законодательнымъ утвержденіемъ правилъ о закладѣ морскихъ судовъ, операціи банковъ по выдачѣ подъ оныя ссудъ значительно разовьются, казалось бы цѣлесообразнымъ распространить на морскія суда постановленія ст. 1137 и 1138 уст. гражд. суд. Съ другой стороны, на суда не должны распространяться правила статей 1128—1130 уст. гражд. суд. о порядкѣ управленія описаннымъ имѣніемъ, такъ какъ арестъ судна и назначеніе къ нему хранителя исключаютъ возможность оставленія его во владѣніи судохозяина, какъ постановляетъ ст. 1128, и вмѣстѣ съ тѣмъ дѣлается неудобопримѣнимымъ какое-либо управленіе судномъ и извлеченіе изъ него дохода, о чемъ говорится въ статьяхъ 1129—1131. На этомъ основаніи и германскій уставъ гражданскаго судопроизводства (§ 870, изд. 1898 г.),

въ виду особаго свойства и назначенія судна и въ цѣляхъ охраненія интересовъ кредиторовъ, постановляетъ, что принудительное взысканіе съ судна, внесеннаго въ корабельный списокъ, совершается лишь путемъ продажи, а не путемъ принудительнаго управленія (Zwangsverwaltung), а равно не допускается назначеніе управленія судномъ послѣ состоявшагося торга до внесенія покупщикомъ предложенной цѣны, вмѣсто каковаго управленія принимаются лишь мѣры къ охраненію и сбереженію судна (ст. 170 зак о принуд. продажѣ 24 Марта 1897 г.).

Императорское Общество для содѣйствія русскому торговому судоходству, съ своей стороны, предлагаетъ, въ видахъ ускоренія производства, измѣнить слѣдующія статьи:

а) 1060—въ томъ смыслѣ, что, при пріобрѣтеніи судна лицомъ, не имѣющимъ, согласно ст. 1051, права участвовать въ торгахъ, торгъ не почитается недѣйствительнымъ и новые торги не назначаются, а судно признается купленнымъ лицомъ, предложившимъ наибольшую цѣну передъ неимѣвшимъ права торговаться;

б) 1137—въ томъ отношеніи, что при продажѣ судна, заложеннаго въ Государственномъ банкѣ или иномъ кредитномъ установленіи, хотя и соблюдаются правила сего установленія, но примѣняются сокращенные сроки продажи въ судебныхъ мѣстахъ;

в) 1139 и 1140—въ томъ смыслѣ, что судебный приставъ для производства торга назначается въ самый день поступленія описи и въ тотъ же день приставъ обязанъ назначить день торга;

г) 1143—назначеніемъ срока торга для судна, оцѣненнаго не свыше 10.000 р.,—не позже семи дней, а для судна, оцѣненнаго свыше 10.000 р.,—не позже одного мѣсяца;

д) 1148—оговоркою объ обязательности выставленія объявленія о торгахъ какъ на продаваемомъ суднѣ, такъ и въ мѣстѣ, назначенномъ для производства торга,—въ самый день назначенія торга;

е) 1170—вмѣненіемъ приставу въ обязанность, при несостоявшемся торгѣ, назначить новый торгъ, не выжидая особой просьбы кредиторовъ, если на другой день послѣ несостоявшагося торга не послѣдуетъ заявленія кого-либо изъ кредиторовъ, объ удержаніи судна въ той суммѣ, съ которой начался торгъ, и

ж) 1197—1199—въ смыслѣ обязательности для суда, въ случаѣ предъявленія спора о правѣ собственности на судно, на слѣдующій же день постановить опредѣленіе о пріостановленіи производства торга и искъ этотъ разрѣшить внѣ очереди. Въ предотвращеніе же предъявленія

неосновательныхъ исковъ предоставить суду право налагать на истца, коему отказано въ искѣ, пеню въ размѣрѣ не свыше 10% стоимости судна (св. зам. № 35).

Принимая, однако, во вниманіе, что ничѣмъ не доказано, чтобы морской промыселъ, въ отличіе отъ всѣхъ прочихъ отраслей торгово-промышленной дѣятельности, обусловливалъ особую спѣшность судебнаго и исполнительнаго производства и что, наоборотъ, значительное сокращеніе сроковъ судебнаго и исполнительнаго производства можетъ вредно отразиться на интересахъ правосудія и результатахъ торга въ ущербъ судохозяина и кредиторовъ,—надлежитъ признать всѣ вышеуказанныя предложенія незаслуживающими уваженія.

11. Публичная продажа судовъ производится въ теченіе всего года, за исключеніемъ дней неприсутственныхъ.

(Въ отмѣну ст. 1142 и 1145).

Періоды продажи, указанные въ ст. 1142 уст. гражд. суд., установлены собственно для недвижимыхъ имѣній, къ которымъ суда, какъ движимость, не принадлежатъ. Въ виду этого и принимая во вниманіе, что выжиданіе наступленія такого періода замедлило бы продажу судна на продолжительное время, въ теченіе котораго судно, какъ требующее охраны, обременялось бы значительными расходами въ ущербъ какъ должника, такъ и взыскателей, было бы цѣлесообразно, по примѣру ст. 1868 уст. гражд. суд., постановить, что публичная продажа судовъ производится въ теченіе всего года, за исключеніемъ дней неприсутственныхъ, чѣмъ измѣнялись бы статьи 1142 и 1145 устава по отношенію къ продажѣ судовъ. Такимъ образомъ въ отношеніи судовъ сохраняется, въ существѣ, правило ст. 1022 устава объ опредѣленіи дня продажи самимъ приставомъ, но, въ виду подчиненія публичной продажи судовъ правиламъ о продажѣ недвижимости и въ цѣляхъ ясности и редакціонныхъ удобствъ, казалось цѣлесообразнымъ включить о семъ особую оговорку.

12. Установленные въ статьѣ 1143 начальные сроки продажи замѣняются: означенные въ пунктѣ 2 сей статьи—*однимъ мѣсяцемъ* и въ пунктѣ 3—*шестью недѣлями*.

(Въ измѣн. ст. 1143).

Въ цѣляхъ ускоренія ликвидаціи долговъ, обременяющихъ судно, и во избѣжаніе излишнихъ расходовъ на его храненіе, полезно сократить сроки,

раньше которыхъ, по ст. 1143 уст. гражд. суд., не можетъ быть назначенъ день торга. Такими сроками для судовъ, оцѣненныхъ болѣе пятисотъ, но не свыше десяти тысячъ рублей (ст. 1143 п. 2), правильно, подобно п. 1 той же статьи, назначить въ одинъ мѣсяцъ, вмѣсто двухъ мѣсяцевъ, а для судовъ, оцѣненныхъ свыше десяти тысячъ рублей,—*шесть недѣль,* вмѣсто трехъ мѣсяцевъ, опредѣленныхъ въ п. 3 той же статьи, оставивъ п. 1 этой статьи безъ измѣненія въ виду того, что по 1148 ст. объявленія о продажѣ должны быть выставляемы по крайней мѣрѣ за мѣсяцъ до торга.

13. Объявленія о продажѣ судна, сверхъ свѣдѣній, указанныхъ въ пунктахъ 1—3, 5—7 статьи 1147, должны заключать въ себѣ: названіе судна и означеніе порта, къ которому оно приписано.

(Въ измѣн. ст. 1147).

Отступленіе отъ текста ст. 1147 устава должно быть допущено въ томъ, главнымъ образомъ, отношеніи, что слѣдовало бы исключить п. 4. этой статьи—объ означеніи въ объявленіяхъ, «въ совокупности или по частямъ, и по какимъ именно, будетъ продаваться имѣніе», такъ какъ продавать судно по реальнымъ частямъ представляется физически невозможнымъ. Независимо отъ этого, п. 3 той же статьи долженъ быть нѣсколько дополненъ, такъ какъ каждое судно имѣетъ названіе, вносимое въ корабельный списокъ, не могущее ни въ какомъ случаѣ быть измѣняемымъ, и выставляемое, вмѣстѣ съ означеніемъ порта, къ которому судно приписано, на его кормѣ (ст. 134 уст. торг.). Это названіе, извѣстное всѣмъ, имѣющимъ какое-либо отношеніе къ судну, можетъ, въ связи съ означеніемъ порта прописки, служить точнымъ признакомъ для его индивидуализаціи, и посему полезно его указать въ объявленіяхъ.

14. Объявленія о публичной продажѣ, сверхъ мѣстъ, указанныхъ въ статьяхъ 1032 и 1148, выставляются также въ томъ портѣ, къ которому судно приписано, равно на биржахъ какъ мѣста нахожденія и приписки судна, такъ и сосѣднихъ портовыхъ городовъ, если таковыя биржи есть.

(Въ дополн. ст. 1148).

Ст. 1032 уст. опредѣляетъ, что объявленія о продажѣ судовъ прибиваются на пристаняхъ и на продаваемыхъ судахъ, а по ст. 1148

объявленія, сверхъ того, выставляются у входа въ то присутственное мѣсто, при которомъ будетъ производиться продажа. Въ видахъ большей гласности, представлялось бы полезнымъ, независимо отъ сего, выставлять объявленія въ портѣ и на биржѣ мѣста нахожденія и приписки судна, а также на биржахъ сосѣднихъ портовыхъ городовъ, конечно, если въ означенныхъ портахъ имѣются биржи.

Указаніе на то, что выставленіе объявленій въ портѣ и на биржѣ мѣста приписки судна представляется безцѣльнымъ и могущимъ лишь задержать продажу, если судно находится въ мѣстѣ, отдаленномъ отъ порта приписки (св. зам. № 47), едва ли можетъ быть принято во вниманіе, такъ какъ, согласно ст. 1180 уст. гр. суд. и неоднократнымъ разъясненіямъ Правительствующаго Сената (р. $^{88}/_{78}$, 79 и $^{75}/_{884}$), несоблюденіе сроковъ выставленія объявленій и вообще неправильности въ обнародованіи объявленій не вліяютъ на дѣйствительность торга.

15. Въ случаяхъ, указанныхъ въ пунктѣ 3 статьи 1149, объявленія припечатываются въ губернскихъ вѣдомостяхъ какъ мѣстныхъ, такъ и сосѣднихъ приморскихъ губерній, а также и той, къ порту которой судно приписано, если оно находится внѣ этого порта.

(Въ измѣн. п. 3 ст. 1149).

Припечатываніе, согласно п. 3 ст. 1149, объявленій о продажѣ судна въ вѣдомостяхъ *сосѣднихъ* губерній, быть можетъ, никакого отношенія къ морскому промыслу не имѣющихъ, представится лишь безполезнымъ расходомъ. Поэтому цѣлесообразнѣе объявленія эти печатать въ вѣдомостяхъ сосѣднихъ *приморскихъ* губерній, гдѣ могутъ находиться лица, заинтересованныя въ морской торговлѣ и желающія принять участіе въ торгѣ. Кромѣ того, если судно находится внѣ порта приписки, то полезно объявленія печатать и въ вѣдомостяхъ губерніи, къ которой принадлежитъ этотъ портъ (ср. § 168 герм. зак. о принудит. продажѣ 24 Марта 1897 г.).

По мнѣнію Императорскаго Общества судоходства, припечатываніе объявленій въ вѣдомостяхъ порта приписки, въ томъ случаѣ, когда судно продается внѣ этого порта, представляется безцѣльнымъ и неудобнымъ, и было бы цѣлесообразнѣе предоставить взыскателю требовать сообщенія по телеграфу, за его счетъ, объявленія о продажѣ для припечатанія въ означенныхъ вѣдомостяхъ (св. зам. № 38). Это указаніе, по соображеніямъ,

изложеннымъ выше въ объясненіи къ ст. 14, едва ли заслуживаетъ уваженія и могло бы лишь ограничить гласность предстоящаго торга въ такомъ мѣстѣ, откуда скорѣе всего можно ожидать конкуррентовъ на публичныхъ торгахъ.

Съ другой стороны, не подлежащимъ удовлетворенію представляется и предложеніе С.-Петербургскаго Биржеваго Комитета о припечатываніи объявленія, сверхъ губернскихъ вѣдомостей, въ распространенной мѣстной газетѣ (св. зам. № 39), такъ какъ, по силѣ ст. 1037 уст. гражд. суд., какъ взыскатель, такъ и должникъ и нынѣ въ правѣ публиковать объявленія, на свой счетъ, въ любомъ органѣ печати. Вмѣнить же подобную публикацію судебному приставу въ обязанность—значило бы усложнить какъ производство о продажѣ, такъ и издержки оной.

16. Въ торговомъ листѣ прописываются: названіе судна, цѣна, съ которой долженъ начаться торгъ, причитающіеся съ судна портовые сборы и лоцманскія деньги, а также издержки по принудительной продажѣ судна. Свѣдѣнія о портовыхъ и лоцманскихъ сборахъ судебный приставъ требуетъ отъ надлежащихъ таможенныхъ и портовыхъ учрежденій.

(Въ измѣн. ст. 1113 и 1151).

По ст. 1151 уст. гражд. суд. для производства торга составляется, на каждое имѣніе или на каждый продаваемый отдѣльно участокъ имѣнія, торговый листъ, въ которомъ, сверхъ названія имѣнія и цѣны, съ которой долженъ начаться торгъ, прописываются: законная оцѣнка имѣнія для исчисленія крѣпостныхъ пошлинъ, числящіяся на имѣніи недоимки въ казенныхъ, земскихъ, городскихъ и другихъ общественныхъ сборахъ всякаго рода, а также издержки, означенныя въ ст. 1163, т. е. издержки по производству описи и продажи имѣнія и суммы, затраченныя на принятіе мѣръ, указанныхъ въ ст. 404 устава строительнаго, если такія мѣры были приняты. Правило это, по примѣненію къ судамъ, подлежало бы измѣненію, ибо: а) судно по реальнымъ частямъ (участкамъ) продаваемо быть не можетъ; б) крѣпостныя пошлины взимаются лишь за переходъ права собственности на недвижимое имѣніе (ст. 183 и 206 т. V уст. о пошл., изд. 1893 г.), а не на имущество движимое, каковымъ является судно; в) на суднѣ, какъ движимомъ имуществѣ, никакихъ реальныхъ казенныхъ и общественныхъ сборовъ по закону не лежитъ, и г) мѣры, указанныя въ ст. 404 уст. строит., относятся лишь къ

недвижимымъ имуществамъ, а не къ судамъ. Посему всѣ приведенныя указанія подлежатъ, по отношенію къ судамъ, исключенію. Взамѣнъ же сборовъ, лежащихъ на имѣніи, надлежало бы упомянуть о тѣхъ портовыхъ и корабельныхъ сборахъ, которые взимаются съ судовъ въ пользу казны и городовъ, а также о носящихъ публичный характеръ лоцманскихъ деньгахъ, которымъ, согласно ст. 397 проекта кн. III гражданскаго уложенія, предположено дать привилегію преимущественнаго предъ всѣми взысканіями удовлетворенія.

Приведеніе въ извѣстность недоимокъ въ этихъ сборахъ и лоцманскихъ деньгахъ до торговъ соотвѣтствуетъ требованію ст. 1113 уст. гражд. суд.

17. Означенное въ статьѣ 1164 опредѣленіе постановляется по внесеніи покупщикомъ всей предложенной на торгѣ за судно цѣны. Въ этомъ опредѣленіи судъ постановляетъ также о погашеніи всѣхъ внесенныхъ въ судовой списокъ долговъ по закладнымъ, за исключеніемъ тѣхъ изъ сихъ долговъ, которые подлежатъ переводу на покупщика (ст. 22).

(Въ измѣн. ст. 1164).

При покупкѣ на торгахъ недвижимаго имѣнія, для укрѣпленія этого имѣнія за покупателемъ, требуется внесеніе въ срокъ какъ всей покупной суммы, такъ и крѣпостныхъ пошлинъ. Такихъ пошлинъ при покупкѣ судна закономъ не установлено, и, въ этой части, ст. 1164 подлежитъ измѣненію. Засимъ возникаетъ вопросъ: слѣдуетъ ли вообще постановлять опредѣленія объ укрѣпленіи судна за покупателемъ? Вопросъ этотъ, казалось бы, подлежитъ разрѣшенію въ утвердительномъ смыслѣ, такъ какъ значительная стоимость судна и могущія быть связанными съ нимъ разнообразныя претензіи кредиторовъ и другихъ лицъ дѣлаютъ весьма желательнымъ разсмотрѣніе торговаго производства судомъ и постановленіе опредѣленія объ утвержденіи торговъ. Подобное же опредѣленіе (Zuschlagsbeschluss) постановляется при продажѣ судовъ и во всей германской имперіи (зак. 24 Марта 1897 г. о понуд. прод. §§ 79, 82, 87 и 162). Съ другой стороны, укрѣпленіе судна за покупателемъ, подобно укрѣпленію недвижимости, представляется вполнѣ согласнымъ съ закономъ, требующимъ отъ каждаго хозяина морскаго судна *крѣпость* на оное, т. е. письменный актъ, утверждающій собственность хозяина на судно (ст. 103 уст. торг. и п. 1 ст. 20 пр. регистр.), каковой актъ, съ надписью, пе-

редается, при продажѣ судна, покупщику (ст. 150 и ст. 34 пр. регистр.). При такихъ данныхъ представляется цѣлесообразнымъ ст. 1164 уст. гражд. суд., съ упомянутымъ измѣненіемъ, распространить и на публичную продажу судовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду предположенія ст. 23 настоящаго проекта объ освобожденіи проданнаго судна отъ всѣхъ обременяющихъ его закладныхъ правъ, за исключеніемъ лишь переводимыхъ на покупщика по особому его соглашенію съ закладодержателями, цѣлесообразно, по примѣру ст. 1874 уст. гражд. суд., вмѣнить суду въ обязанность, одновременно, съ утвержденіемъ торговъ, постановить также о погашеніи означенныхъ закладныхъ, каковое постановленіе послужитъ регистраціонному установленію основаніемъ ко внесенію отмѣтки о погашеніи въ судовой списокъ (ср. ст. 58 пр. регистр. и §§ 91, 130 и 162 герм. зак. 1897 г. о понудит. продажѣ).

18. По опредѣленію, означенному въ предшедшей (17) статьѣ, судъ передаетъ покупщику судовое свидѣтельство съ надписью по содержанію сего опредѣленія о переходѣ права собственности на судно къ покупщику. Свидѣтельство сіе, вмѣстѣ съ копіею опредѣленія суда, покупщикъ обязанъ представить въ регистраціонное установленіе для внесенія въ судовой списокъ подлежащихъ отмѣтокъ (ст. 37, 38 и 58 прав. регистр. морск. суд). Вмѣстѣ съ судовымъ свидѣтельствомъ передаются и другіе принадлежащіе къ судну документы: патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, мѣрительное свидѣтельство, списокъ корабельныхъ служителей и таможенный паспортъ.

(Въ измѣненіе ст. 1165).

19. Если судно на торгахъ осталось за лицомъ, не имѣющимъ права на поднятіе русскаго флага, то сему лицу, по содержанію опредѣленія суда (ст. 17), выдается особое свидѣтельство. Судовое же свидѣтельство и патентъ на плаваніе препровождаются, при копіи означеннаго опредѣленія суда, въ подлежащее регистраціонное установленіе для исключенія судна изъ судоваго списка, а съ прочими судовыми документами поступается по правилу статьи 151 устава торговаго (изд. 1903 г.).

(Въ измѣненіе ст. 1165).

При публичной продажѣ недвижимаго имущества, судъ, постановивъ опредѣленіе объ укрѣпленіи имѣнія за покупателемъ, выдаетъ послѣднему копію съ сего опредѣленія, на основаніи которой совершается данная (ст. 1165 уст. гражд. суд.). Такой данной на судно закономъ нигдѣ не установлено, и мѣсто ея, въ качествѣ крѣпостнаго акта, занимаетъ, по дѣйствующимъ правиламъ, корабельная крѣпость, совершенная при построеніи судна. Относительно этой крѣпости дѣйствующій законъ (ст. 150 уст. торг.) опредѣляетъ, что она при продажѣ судна передается покупщику съ надписью продавца, изъясняющею: отъ кого, кому, когда и за какую сумму оно продано, о чемъ сообщается, для отмѣтки въ корабельномъ спискѣ, портовой таможнѣ, къ которой судно приписано. Вмѣстѣ съ крѣпостью передаются покупщику и другіе принадлежащіе къ судну документы, а именно: патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, списокъ корабельныхъ служителей (судовая роль) и таможенный паспортъ (ст. 151). Если же судно продается лицу, не имѣющему права на поднятіе русскаго флага, то покупателю выдается новая крѣпость (ст. 150), русскіе же документы отбираются и отсылаются: патентъ на плаваніе—въ таможню порта приписки судна для уничтоженія, а остальные—въ таможню того порта, гдѣ состоялась продажа (ст. 151). По проекту же о регистраціи морскихъ судовъ, присвояющему значеніе корабельной крѣпости судовому свидѣтельству, при отчужденіи судна лицу, не имѣющему права плаванія подъ русскимъ флагомъ, нотаріусъ, выдавая пріобрѣтателю лишь копію судоваго свидѣтельства съ надписью, препровождаетъ подлинное свидѣтельство въ регистраціонное установленіе для исключенія судна изъ судоваго списка (ст. 40). Равнымъ образомъ въ то же установленіе долженъ быть представленъ и патентъ на плаваніе (ст. 41).

Хотя изложенныя правила относятся къ случаямъ *добровольной* продажи, они, однако, должны имѣть примѣненіе и къ принудительной продажѣ, являющейся въ сущности ничѣмъ инымъ, какъ перенесеніемъ на предложившаго высшую цѣну права собственности должника на проданный предметъ, съ замѣною при этомъ должника судомъ. При такой замѣнѣ, очевидно, судъ самъ долженъ совершать тѣ дѣйствія, которыя при добровольной продажѣ лежали бы на обязанности должника. На этомъ основаніи, въ случаѣ публичной продажи недвижимости, судъ, вмѣсто должника, выдаетъ покупателю актъ на имѣніе, въ формѣ копіи съ опредѣленія, превращаемой въ данную; при продажѣ движимости, для перехода которой закономъ установлены особыя формальности, какъ, напр., процентныхъ бумагъ, акцій и облигацій, судъ выдаетъ свидѣтельство, замѣ-

няющее собою всѣ требуемыя формальности (ст. 1075—1077 уст. гражд. суд.). По тѣмъ же основаніямъ судъ, замѣняя должника, долженъ быть уполномоченъ, при публичной продажѣ судна, сдѣлать на судовомъ свидѣтельствѣ надпись объ утвержденіи судна за покупателемъ, а если самое свидѣтельство, въ виду принадлежности покупателя къ лицамъ, не имѣющимъ права пользоваться русскимъ флагомъ, ему передано быть не можетъ, то и выдать ему, вмѣсто онаго, какой-либо другой актъ. Такимъ актомъ, по примѣру ст. 1077 уст. гражд. суд., правильно считать особое свидѣтельство, съ изложеніемъ въ немъ содержанія опредѣленія суда объ укрѣпленіи за покупщикомъ судна. Что же касается имѣющагося на судно судоваго свидѣтельства, а равно и прочихъ корабельныхъ документовъ, то съ ними слѣдуетъ поступать такимъ же образомъ, какъ было бы поступлено при отчужденіи судна безъ посредства суда. Такимъ образомъ, въ случаѣ пріобрѣтенія судна лицомъ, пользующимся правомъ поднятія русскаго флага, всѣ судовые документы, по учиненіи на судовомъ свидѣтельствѣ надписи объ укрѣпленіи судна за этимъ лицомъ, должны быть выданы ему, вмѣстѣ съ копіею опредѣленія суда, на предметъ исходатайствованія внесенія въ судовой списокъ подлежащихъ отмѣтокъ какъ о переходѣ собственности, такъ и о погашеніи закладныхъ правъ (ст. 37, 38 и 58 пр. регистр.), въ виду чего увѣдомленіе самимъ судомъ регистраціоннаго установленія о переходѣ права собственности на судно, какъ это предположено въ ст. 48 проекта о регистраціи, представляется излишнимъ. Если же судно пріобрѣтено на торгахъ лицомъ, не имѣющимъ права поднятія русскаго флага, то самъ судъ, въ огражденіе публичнаго интереса, обязанъ судовое свидѣтельство и патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ препроводить въ подлежащее регистраціонное установленіе, а прочіе корабельные документы—во исполненіе остающейся въ силѣ послѣдней части ст. 151 уст. торг., въ таможню того порта, гдѣ состоялась продажа. Распоряженія по сему предмету самого суда являются логическимъ послѣдствіемъ участія суда въ продажѣ и нисколько не противорѣчатъ закону (ср. ст. 1874 уст. гражд. суд. и §§ 130 и 162 герм. зак. 1897 г.).

При этомъ не излишне обратить вниманіе, что всѣ законодательства устанавливаютъ ограниченія въ отношеніи владѣнія морскими судами и пользованія національнымъ флагомъ иностранцами. Такъ, по англійскому Merchant Shipping Act 1894 г., право быть собственниками англійскихъ судовъ предоставляется лишь природнымъ британскимъ подданнымъ (naturalborn British subjects) или же натурализованнымъ (denizens or natura-

lised), а также корпораціямъ и обществамъ, учрежденнымъ по законамъ Великобританіи и имѣющимъ свои главныя конторы на британской территоріи (ст. 1). Аналогичныя, съ большими или меньшими отступленіями, ограниченія устанавливаются и прочими иностранными законодательствами (см., напр., герм. зак. 22 Іюня 1899 г. § 2; франц. зак. 9 Іюня 1845 г. о francisation des navires, ст. 11; итальянское улож. о торг. флотѣ 1877 г., ст. 11; финлянд. морской уст. 1873 г., ст. 1; норвежск. зак. о мореплаваніи 1893 г., ст. 1; датск. зак. о мореплав. 1890 г., ст. 1; Endemann, в. с., стр. 30 и 31). Нашъ торговый уставъ разрѣшаетъ поднятіе русскаго флага: 1) акціонернымъ обществамъ, если ихъ правленія и главныя конторы находятся въ предѣлахъ Имперіи (ст. 122 п. 1); 2) другимъ товариществамъ (торговымъ домамъ), если только одинъ изъ главныхъ распорядителей состоитъ въ русскомъ подданствѣ, и 3) морскому товариществу, если одинъ начальный товарищъ русскій подданный (тамъ же, пп. 2 и 3; см. Шершеневичъ, Курсъ торг. права, изд. 2, стр. 727) и лишь въ силу закона 6 Іюня 1904 г. (собр. узак. № 133, ст. 1422) права иностранцевъ подлежатъ нѣкоторымъ ограниченіямъ. Но общаго запрещенія продажи національныхъ судовъ иностранцамъ въ законодательствахъ не содержится и подобная продажа влечетъ за собою, какъ логическое послѣдствіе, утрату права поднятія національнаго флага, что и выражено прямо въ ст. 150 и 151 нашего торговаго устава и косвенно въ ст. 503 герм. торг. улож. 1897 г., требующей для продажи доли въ суднѣ согласія всѣхъ участниковъ, если вслѣдствіе этой продажи судно утратитъ право поднятія имперскаго флага, изъ чего явствуетъ, что при согласіи всѣхъ соучастниковъ, а равно при отчужденіи не доли, а всего судна, доля или судно могутъ быть проданы и лицу, не пользующемуся правомъ плаванія подъ имперскимъ флагомъ (см. Lewis-Boyens, т. I стр. 284). Нѣкоторыя ограниченія въ этомъ отношеніи установлены лишь на отдѣльные, частные случаи. Такъ, по французскому закону о морской ипотекѣ 10 Іюля 1885 г. (art. 33) добровольная продажа заложеннаго судна иностранцу какъ во Франціи, такъ и за границею запрещена подъ страхомъ ничтожности акта («tout acte fait en fraude de cette disposition est nul») и наказанія (см. Lyon-Caën, в. с., стр. 618 и 619, № 1672). Итальянское уложеніе о торговомъ флотѣ требуетъ для продажи судна иностранцу, за исключеніемъ судебной продажи, особаго на то разрѣшенія начальства (ст. 48, § 2). Финляндскій морской уставъ, съ своей стороны, постановляетъ, что судно, на которое совершена закладная запись, не можетъ, подъ

страхомъ наказанія, быть передано иностранцу или жительствующему внѣ предѣловъ края лицу безъ положительнаго согласія на то залогодержателя, за исключеніемъ того случая, когда судно подлежащими властями признано не стоящимъ исправленія (ст. 11 въ ред. 11 Ноября 1889 г.). Подобное же правило предположено и нашимъ проектомъ о регистраціи морскихъ судовъ (ст. 49). Съ другой стороны, финляндскій морской уставъ постановляетъ, что отдѣльную долю въ собственности на судно воспрещается отчуждать иностранцу, и подобное отчужденіе признается недѣйствительнымъ. Если доля въ суднѣ достанется по наслѣдству иностранцу, то онъ обязанъ въ трехмѣсячный срокъ передать эту долю туземцу, въ противномъ случаѣ таковая продается съ публичнаго торга остальными соучастниками за счетъ владѣльца (ст. 9 въ ред. 11 Ноября 1889 г.). Соотвѣтствующія опредѣленія содержатся и въ другихъ законодательствахъ (см. напр. § 3 герм. зак. 1899 г. о флагѣ; норвежск. зак. о мореплав., ст. 20; итальянск. улож. о торг. флотѣ, ст. 41; японскій торг. кодексъ 1899 г. (въ переводѣ Лёнгольма), ст. 555 и др.), причемъ перешедшая къ иностранцу по наслѣдству доля въ суднѣ, въ случаѣ продажи ея съ торговъ, не можетъ быть пріобрѣтена иностранцемъ (§ 3 герм. зак. 1899 г.). Аналогичныя ограниченія устанавливаются и нашимъ закономъ 6 Іюня 1904 г. (ст. 3 и 4). При такихъ данныхъ не могла быть включена въ правила объ обращеніи взысканія общая оговорка объ ограниченіи правъ иностранцевъ являться соискателями на публичныхъ торгахъ при продажѣ судовъ.

20. Если судно осталось за кредиторомъ, то въ счетъ покупной суммы засчитываются: 1) долги покупщику по требованіямъ, пользующимся преимущественнымъ удовлетвореніемъ (ст. 31 пп. 1—8), насколько эти долги покрываются покупною цѣною, и 2) сумма, причитающаяся покупщику на прочія его взысканія, по соразмѣрности съ другими обращенными на судно претензіями.

(Въ измѣненіе ст. 1166—1168).

Ст. 1166—1168 уст. гражд. суд. предоставляютъ покупщику имѣнія внести въ счетъ покупной суммы тѣ взысканія, которыя обращены на проданное имѣніе, указывая притомъ, что, въ случаѣ недостаточности вырученной суммы на удовлетвореніе всѣхъ кредиторовъ, покупщикъ можетъ замѣнить принадлежащими ему претензіями только ту часть

суммы, которая приходится ему по разсчету, за исключеніемъ, однако, изъ сего послѣдняго правила закладныхъ, которыя принимаются въ уплату слѣдующею по нимъ капитальною суммою и процентами. Относительно правила послѣдней статьи—о принятіи закладной въ уплату въ полной капитальной суммѣ съ процентами—слѣдуетъ замѣтить что она, очевидно, основана на томъ положеніи, что на имѣніе болѣе одной закладной существовать не можетъ и, какъ удовлетворяемая преимущественно предъ всѣми долгами изъ заложеннаго имѣнія, закладная во всякомъ случаѣ можетъ и должна быть удовлетворена изъ вырученной суммы. Между тѣмъ въ настоящее время на недвижимыя имѣнія допускается совершеніе нѣсколькихъ закладныхъ (т. X ч. 1, изд. 1900 г., ст. 1630[1] и рѣш. Гражд. касс. деп. $^{89}/_{88}$; ср. $^{93}/_{14}$), подъ условіемъ преимущественнаго удовлетворенія старшей по времени; въ проектѣ же Редакціонной коммисіи о закладѣ морскихъ судовъ прямо оговорено, что закладъ судна не служитъ препятствіемъ къ дальнѣйшему закладу его (ст. 395) и что старшинство между нѣсколькими закладными на одно и то же судно опредѣляется временемъ ихъ совершенія, при чемъ одинаковымъ съ капитальною суммою старшинствомъ пользуются проценты лишь за послѣдніе два года, проценты же за болѣе отдаленный срокъ, уступая по старшинству всѣмъ закладнымъ на то же судно, подлежатъ преимущественному удовлетворенію предъ личными взысканіями (ст. 396; см. также тождественныя предположенія проекта о регистраціи, ст. 48, 50 и 51). При такихъ данныхъ правило о принятіи закладныхъ въ зачетъ полною капитальною суммою съ процентами представляется неудобоисполнимымъ и подлежитъ ограниченію въ томъ смыслѣ, что вычету изъ покупной суммы подлежитъ долгъ по закладной въ томъ размѣрѣ, въ какомъ долгъ этотъ, по правиламъ о распредѣленіи, покрывается этою суммою. Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что такому же зачету подлежитъ долгъ кредитора, хотя и не обезпеченный добровольнымъ закладомъ судна, но пользующійся законнымъ закладнымъ правомъ на судно, дающимъ даже преимущество въ удовлетвореніи предъ закладными. Согласно съ симъ и въ видахъ болѣе рельефнаго оттѣненія взаимной связи между постановленіями всѣхъ трехъ статей (1166—1168) включена настоящая статья.

21. Торгъ признается недѣйствительнымъ лишь по причинамъ, указаннымъ въ пунктахъ 2—4 статьи 1180.

(Въ измѣн. ст. 1180).

По статьѣ 1180 уст. гражд. суд. торгъ, между прочимъ, признается недѣйствительнымъ, когда проданное имѣніе оказалось впослѣдствіи, по суду, непринадлежащимъ должнику. Это правило закона, относящееся исключительно къ недвижимому имѣнію, не примѣнимо къ движимому имуществу, публичная продажа коего, въ силу ст. 1069 того же устава и рѣш. гражд. кас. деп. $^{76}/_{151}$, является безповоротною, хотя бы имущество затѣмъ оказалось непринадлежащимъ должнику. Принимая во вниманіе, что судно является имуществомъ движимымъ, продаваемымъ, притомъ, при наличности копіи судоваго списка и документовъ, въ которыхъ должникъ значится собственникомъ судна, и что при такихъ данныхъ покупщикъ во всякомъ случаѣ долженъ почитаться добросовѣстнымъ пріобрѣтателемъ, — казалось справедливымъ подчинить въ этомъ отношеніи продажу судна послѣдствіямъ продажи движимости и не распространять на эту продажу дѣйствія п. 1 ст. 1180. Подобная безповоротность проданныхъ судовъ признана и въ Германіи (ст. 935 ч. 2 герм. гражд. улож.; см. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, § 35, I, 2, b).

22. Сверхъ суммъ, указанныхъ въ статьѣ 20, въ счетъ покупной цѣны засчитывается, въ суммѣ, покрываемой этою цѣною, долгъ прежняго судохозяина по закладной, безразлично просроченной или не просроченной, если о семъ состоится соглашеніе между покупщикомъ и закладодержателемъ, удостовѣренное нотаріальнымъ или явочнымъ актомъ. Правило сіе не примѣняется въ случаѣ пріобрѣтенія судна лицомъ, не имѣющимъ права на поднятіе русскаго флага.

(Въ измѣн. ст. 1184 и 1185).

23. Проданное съ торговъ судно переходитъ къ покупщику свободнымъ отъ всѣхъ лежавшихъ на немъ долговыхъ требованій, за исключеніемъ указанныхъ въ предшедшей (22) статьѣ.

(Въ измѣн. ст. 1184 и 1185).

По ст. 1183—1185 уст. граж. суд. при продажѣ имѣнія, заложеннаго въ кредитномъ установленіи или частному лицу, объявленія о публичной продажѣ должны быть отосланы къ залогодержателю, который обязанъ немедленно увѣдомить мѣсто, при которомъ производится продажа, о

суммѣ, слѣдующей къ переводу на покупщика, и о порядкѣ ея уплаты на условіяхъ сдѣланнаго займа. При начертаніи этихъ статей закона за исходную точку принято было слѣдующее соображеніе: «Въ случаѣ продажи заложеннаго имѣнія не по неуплатѣ залогодателемъ занятыхъ имъ денегъ, а по какой-либо другой причинѣ, залогодатель имѣетъ одно только право требовать, чтобы *продаваемое имѣніе продолжало служить обезпеченіемъ произведеннаго подъ оное займа*, но ни подъ какимъ видомъ не можетъ домогаться, чтобы, въ прямое нарушеніе договора, ссуженная сумма была немедленно ему уплачена» (сообр. подъ ст. 1185 устава, изд. Гос. Канц.). Такимъ образомъ въ означенной статьѣ устава проведенъ тотъ принципъ, что долгъ по непросроченной закладной переходитъ на всякаго новаго владѣльца имѣнія и сей долгъ, препятствуя *добровольной* продажѣ имѣнія (ст. 1388 т. X ч. 1, изд. 1900 г., и ст. 1098 уст. граж. суд.), не лишаетъ возможности продать имѣніе съ публичнаго торга (ср. Кассо, Понятіе о залогѣ въ современномъ правѣ, стр. 359). Проектъ Редакціонной коммисіи устанавливаетъ относительно заклада судовъ другое начало, а именно, что закладъ судна не служитъ препятствіемъ ни къ отчужденію, ни къ дальнѣйшему закладу его, но заложенное судно отвѣчаетъ по закладу, въ чьихъ бы рукахъ оно ни находилось (ст. 395). Это начало, вполнѣ примѣнимое къ *добровольному* отчужденію заложеннаго судна, не можетъ имѣть силы при принудительной продажѣ судна. Признавая, подобно означенному проекту, вещный характеръ заклада судна, обезпечивающаго закладодержателя цѣнностью онаго, въ чьихъ бы рукахъ оно ни находилось, всѣ почти европейскіе торговые кодексы оговариваютъ, что закладное право на судно прекращается въ случаѣ принудительной его продажи и закладодержатели въ правѣ получить удовлетвореніе изъ вырученной отъ продажи суммы (финляндскій морской уставъ, ст. 15 въ ред. 3 Дек. 1895 г.; норвежскій законъ о мореплаваніи 20 Іюля 1893 г. § 271; германскій торг. код. 10 Мая 1897 г., §§ 755 и 764; франц. торг. код. art. 193; бельгійскій законъ 21 Авг. 1879 г. ст. 6; итальян. торг. улож. ст. 678, п. 1; испанское 1880 г. ст. 582; шведскій морской уст. 12 Іюня 1891 г. ст. 271; см. Эндеманъ, в. с., IV, стр. 307; Lyon-Caën. в. с., стр. 486 № 1483; Lewis-Boyens, в. с., I, стр. 77: Ehrenberg, в. с., стр. 266 и 268), которую покупщикъ и обязывается представить наличными деньгами въ краткій послѣ торговъ срокъ (§ 169 герм. зак. 24 Марта 1897 г. о прин. продажѣ; art. 30 франц. закон. 10 Іюля 1885 г. о морской ипотекѣ; см. Lyon-Caën, в. с., стр. 681, № 1770). Основаніемъ такого общаго правила о прекращеніи закладныхъ правъ на

судно принудительною продажею служатъ, какъ нужно предполагать, то соображеніе, что, при возможности всякаго участвовать въ торгахъ, судно можетъ попасть въ ненадежныя руки и, при перемѣнѣ экипажа и постоянныхъ опасностяхъ, коимъ оно во время пути подвергается, легко можетъ сдѣлаться далеко недостаточнымъ источникомъ удовлетворенія закладодержателей. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что переводъ долговъ на проданное движимое имущество закономъ вообще не предусмотрѣнъ и едва ли допустимъ при категорическомъ требованіи о представленіи покупной цѣны *наличными* деньгами (ст. 1057 уст. граж. суд.), казалось бы правильнымъ означенное начало примѣнить и къ публичной продажѣ судовъ у насъ, выразивъ прямо въ законѣ, что проданное съ торговъ судно переходитъ къ покупщику свободнымъ отъ всѣхъ лежавшихъ на немъ долговыхъ требованій [1]). Въ силу этого начала, обязательный переводъ на покупщика долга по непросроченнымъ закладнымъ, предписываемый ст. 1184 и 1185 уст. гражд. суд., сдѣлается невозможнымъ, равно какъ и долга по закладнымъ, хотя и просроченнымъ, но не предъявленнымъ ко взысканію.

Но этимъ не исключается возможность *договорнаго*, по взаимному соглашенію покупщика и закладодержателя, перевода долга по закладной, насколько онъ покрывается покупною цѣною, на покупщика, такъ какъ погашеніе закладной публичною продажею предмета заклада установляется въ интересахъ не публичныхъ, а частныхъ и отъ заинтересованныхъ лицъ вполнѣ зависитъ отказаться отъ предоставляемыхъ имъ закономъ правъ. На этомъ основаніи Правительствующій Сенатъ, по поводу правила ст. 1185 устава, призналъ, что кредиторъ по непросроченной закладной можетъ изъявить согласіе на полученіе удовлетворенія изъ вырученной продажею имѣнія суммы до истеченія срока закладной, т. е. по взаимному съ покупщикомъ соглашенію измѣнить первоначально условленный срокъ займа (рѣш. гражд. касс. деп. $^{78}/_{248}$). Это же правило признано закономъ въ отношеніи Прибалтійскихъ губерній, въ которыхъ принудительная продажа освобождаетъ заложенныя имѣнія отъ всѣхъ лежащихъ на нихъ закладныхъ правъ и ипотекъ (ч. III св. мѣстн. узак., ст. 1602 и 3967 по прод. 1890 г.). Законъ именно оговорилъ, что зачетъ покуп-

---

1) Иностранныя законодательства связываютъ, при извѣстныхъ условіяхъ, очистку судна отъ долговъ (purge des hypothèques, extinction du droit de suite) даже съ добровольною продажею судна (ср. ст. 193—196 code de com; ст. 150—153 бельгійскаго закона 21 Августа 1879 г.; итальянск. торг. улож. ст. 679—681; Эндеманъ, в. с., IV, стр. 307 и цитату 26; Lyon-Caën, в. с.. VI, стр. 488—500, №№ 1485—1494).

щикомъ въ покупную сумму ипотечныхъ долговъ допускается въ томъ случаѣ, если кредиторы согласятся на оставленіе ихъ на имѣніи съ переводомъ на покупщика (уст. гражд. суд., ст. 1876; ср. также ст. 1874). Такой же зачетъ, съ согласія кредитора, допускаетъ и германскій законъ о понудительной продажѣ (§§ 91, 144 и 162; см. Крехъ и Фишеръ, в. с., стр. 388 и 389). Въ предотвращеніе же споровъ и недоразумѣній по поводу подобныхъ зачетовъ, цѣлесообразно въ удостовѣреніе состоявшагося между покупщикомъ и закладодержателемъ соглашенія требовать надлежащимъ порядкомъ совершеннаго или засвидѣтельствованнаго акта.

Не можетъ, однако, подлежать сомнѣнію, что подобное соглашеніе объ оставленіи долга по закладной на суднѣ возможно лишь въ томъ случаѣ, когда пріобрѣтателемъ судна является лицо, пользующееся правомъ плаванія подъ русскимъ флагомъ, ибо въ противномъ случаѣ, судно исключается изъ судоваго списка, а слѣдовательно всѣ ипотеки погашаются и закладодержатели могутъ получить удовлетвореніе не иначе, какъ изъ вырученной на торгахъ суммы.

24. Означенный въ статьѣ 1172 новый торгъ можетъ быть произведенъ, кромѣ С.-Петербурга, также при окружномъ судѣ какого либо морскаго порта.

(Въ изм. ст. 1172).

Статья 1172 уст. гражд. суд. представляетъ кредиторамъ избрать для производства новаго торга окружный судъ одной изъ столицъ. Хотя, какъ наиболѣе крупные населенные центры, столицы и представляютъ значительныя удобства для привлеченія лицъ, обладающихъ нужными средствами на пріобрѣтеніе дорого стоющихъ судовъ, но въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ онѣ могутъ оказаться непригодными для торговъ на суда. Судно можетъ находиться въ мѣстѣ, очень отдаленномъ отъ столицы, и осмотръ его вслѣдствіе этого представится затруднительнымъ. Въ этомъ отношеніи Москва, какъ не портовый городъ, представляется едва ли пригоднымъ пунктомъ для продажи, ибо переправлять туда судно является невозможнымъ; при наличности же такого условія и непричастности этой столицы къ морской торговлѣ слѣдуетъ опасаться, что производство въ ней торга на суда окажется едва ли въ интересахъ должниковъ (св. замѣч. № 46). Съ другой стороны, при замерзаемости С.-Петербургскаго порта въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени, доставка судна и въ С.-Петербургскій портъ можетъ сдѣлаться невыполнимою. Кромѣ того и по

многимъ другимъ причинамъ судно нельзя будетъ вывести изъ гавани, въ которой оно находится. Между тѣмъ, не менѣе удобными для продажи могутъ быть окружные суды тѣхъ портовыхъ городовъ (Одесса, Либава и т. п.), которые отстоятъ сравнительно недалеко отъ мѣста стоянки судна. Посему и принимая во вниманіе, что окружные суды учреждены преимущественно въ большихъ городахъ, казалось бы цѣлесообразнымъ предоставить кредиторамъ избрать и эти окружные суды для производства новаго торга.

25. Правило статьи 1176 примѣняется при неуплатѣ покупщикомъ сполна лишь покупной цѣны.

(Въ изм. ст. 1176).

Въ виду непримѣнимости къ судамъ правилъ о крѣпостныхъ пошлинахъ, установленное въ ст. 1176 уст. гражд. суд. послѣдствіе—присовокупленіе задатка къ общей суммѣ, вырученной за имущество—можетъ относиться лишь къ случаю невнесенія покупщикомъ сполна покупной цѣны.

26. Въ удостовѣреніе пріобрѣтенія права на долю въ суднѣ дѣлается надпись на судовомъ, а также на долевомъ свидѣтельствѣ, если послѣднее было выдано; въ противномъ случаѣ покупщику выдается особое свидѣтельство по содержанію опредѣленія суда объ утвержденіи торговъ. Въ случаѣ пріобрѣтенія доли иностранцемъ соблюдается правило статьи 19.

(Въ дополн. ст. 1188).

Выраженіе «доля въ суднѣ» можетъ быть принимаемо въ двоякомъ значеніи: а) въ смыслѣ идеальной доли въ общей собственности въ корпусѣ судна и его принадлежностяхъ и б) въ значеніи права участія въ предпріятіи, для цѣлей котораго служитъ какъ судно, такъ и оборотный капиталъ. Нашъ уставъ торговый, когда рѣчь идетъ о продажѣ или уступкѣ «части» одного изъ общихъ хозяевъ судна, связываетъ со словомъ «части» исключительно значеніе идеальной доли въ правѣ общей собственности на судно и въ этомъ смыслѣ опредѣляетъ, что остальные хозяева могутъ сами эту часть купить, уплативъ причитающуюся за нее сумму по оцѣнкѣ судна, каковая оцѣнка «дѣлается, смотря по лѣтамъ и состоянію судна, по его снастямъ и снаряду» (ст. 161), т. е. по стоимости *судна*, а не предпріятія. Это положеніе тѣмъ болѣе примѣнимо къ

случаямъ принудительной продажи доли, ибо взысканіе обращается именно на долю въ *суднѣ*, а не на участіе въ предпріятіи, такъ какъ, по буквѣ и смыслу нашего закона, товарищество въ постройкѣ, покупкѣ и содержаніи судовъ (т. наз. Rhederei) является соединеніемъ, покоящимся не на личномъ началѣ (intuitus personae), а на общности капиталовъ, внесенныхъ на пріобрѣтеніе и оборудованіе судна, почему съ прекращеніемъ существованія судна прекращается и товарищество (ст. 163 уст. торг.).

Германское законодательство, провозглашая то общее начало, что понудительная продажа морскихъ судовъ, внесенныхъ въ корабельный списокъ, подчиняется правиламъ взысканія съ недвижимаго имущества (ст. 864 уст. гражд. суд., изд. 1898 г.), отступаетъ отъ сего начала въ отношеніи принудительной продажи доли въ суднѣ (Schiffspart), предписывая продажу эту производить по правиламъ, установленнымъ для движимаго имущества, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями. Измѣненія эти заключаются въ слѣдующемъ: а) исполнительное производство подчинено вѣдомству того участковаго судьи (Amtsgericht), въ участкѣ коего находится портъ приписки (Heimatshafen) судна; б) къ просьбѣ объ обращеніи взысканія должна быть приложена выпись изъ корабельнаго списка; в) постановленіе объ арестѣ сообщается начальному товарищу (Korrespondentenrheder) и объ обращеніи взысканія увѣдомляется регистраціонное установленіе; г) если изъ выписи изъ корабельнаго списка явствуетъ, что продаваемая доля обременена ипотекою, то сумма, вырученная на торгахъ, должна быть внесена въ депозитъ, и д) распредѣленіе этой суммы производится по общимъ правиламъ уст. гражд. суд., при чемъ требованія, обезпеченныя ипотекою на означенную долю, включаются въ расчетъ о распредѣленіи (§ 858 уст. гр. суд.).

Какъ видно изъ оффиціальныхъ мотивовъ къ этому постановленію германскаго закона 1898 г. (см. изд. Guttentag'а, Берлинъ, 1897 г., проектъ измѣн. уст. гражд. суд. съ объясн., стр. 142 и 143), постановленіе это введено, въ отступленіе отъ закона 24 Марта 1897 г. о понудительной продажѣ судовъ, въ виду примѣнимости къ долѣ въ суднѣ общихъ правилъ о взысканіи съ движимаго имущества, т. е. о понудительномъ взысканіи не въ физическихъ предметахъ, а въ *правахъ*, въ томъ числѣ въ правѣ участія въ нераздѣльныхъ имущественныхъ массахъ (Antheilsrechte; см. Вильмовскій-Леви, Комментарій, 6 изд., т. II, стр. 1024), предусмотрѣнномъ § 754 уст. гр. суд., изд. 1877 г. Другія же законодательства, какъ напр. французскій законъ 10 Іюля 1885 г. о морской

*

ипотекѣ и итальянское торговое уложеніе 1882 г.) ст. 879, 883 и 904) подчиняютъ одинаковымъ правиламъ продажу какъ всего судна, такъ и доли онаго.

Нельзя не замѣтить, что точка зрѣнія, усвоенная германскимъ законодательствомъ, представляется вполнѣ обоснованною устанавливаемою имъ экзекуціонною системою отвѣтственности за корабельные долги. Въ силу этой системы, за корабельные долги отвѣтствуетъ исключительно судно въ цѣломъ составѣ, а не въ какой либо доли или, другими словами, всѣ сохозяева солидарно (in solidum) всѣмъ fortune de mer (ст. 763 торг. улож.), такъ что ни одинъ изъ соучастниковъ въ суднѣ не можетъ освободиться отъ отвѣтственности уступкою своей доли или уплатою причитающейся по соразмѣрности части долга. Равнымъ образомъ понудительное взысканіе этихъ долговъ съ доли судна немыслимо (см. Lewis-Boyens, I, стр. 293; Wagner, Handbbüch des Seerechts, т. I, стр. 188; Ehrenbereg, в. с., стр. 242 и 243). Что же касается ипотекъ, обременяющихъ только долю въ суднѣ, то онѣ, по германскимъ правиламъ исполнительнаго производства при посредствѣ суда, легко могутъ быть гарантированы и при продажѣ доли въ качествѣ движимости. Въ отношеніи же тѣхъ требованій, за которыя судохозяева отвѣтствуютъ неограниченно, т. е. лично (fortune de terre), каждый изъ соучастниковъ несетъ отвѣтственность лишь соразмѣрно своей долѣ (pro rata; ст. 507 торг. улож.).

Въ иномъ видѣ представляется вопросъ тамъ, гдѣ дѣйствуетъ система абандона. Въ силу этой системы, судохозяева отвѣтствуютъ за всѣ долги лично, всѣмъ имуществомъ, но отъ нихъ зависитъ, по корабельнымъ долгамъ, воспользоваться уступкою корабля и фрахта. А такъ какъ корабль и фрахтъ составляютъ общую собственность сохозяевъ въ извѣстныхъ доляхъ, то каждый изъ этихъ хозяевъ можетъ воспользоваться правомъ абандона совершенно независимо отъ другихъ (ср. торг. улож.: франц., ст. 216; итальянск., ст. 491; бельгійск. зак. 21 Августа 1879 г., ст. 7 и др.). Такимъ образомъ, долевая (pro rata) отвѣтственность судохозяевъ простирается и на корабельные долги и владѣльцы этихъ претензій заинтересованы въ продажѣ доли (Boyens, тамъ же). Наше законодательство держится именно системы абандона съ ограниченіемъ, притомъ, размѣра отвѣтственности судохозяевъ стоимостью корабля и фрахта (уст. торг., ст. 241). Въ виду сего и принимая во вниманіе, съ одной стороны, значительную нерѣдко стоимость доли въ суднѣ, а съ другой— то обстоятельство, что взысканіе съ движимаго имущества производится исключительно распоряженіемъ судебнаго пристава безъ всякаго участія суда, тогда какъ особыя свойства судовъ, обусловливающія подчиненіе

продажи ихъ окружнымъ судамъ, присущи и отдѣльнымъ въ нихъ долямъ, казалось бы правильнымъ не отступать и въ отношеніи продажи доли отъ проектируемыхъ правилъ для обращенія взысканія на суда вообще, тѣмъ болѣе, что и германскому уставу гражданскаго судопроизводства пришлось предписать цѣлый рядъ исключеній изъ общихъ правилъ собственно для взысканія съ доли въ суднѣ.

Статья 1188 уст. гражд. суд. предусматриваетъ продажу доли въ нераздѣленномъ или нераздѣльномъ имуществѣ за долгъ одного или нѣсколькихъ совладѣльцевъ, и правило этой равно какъ и 1189—1191 статей, распространено Правительствующимъ Сенатомъ и на общее движимое имущество (р. 1881 г. №№ 54 и 55). Такъ какъ судно составляетъ имущество движимое и нераздѣльное, то очевидно, что приведенныя постановленія закона должны имѣть примѣненіе и къ продажѣ общаго судна. Эти постановленія не теряютъ своего значенія и при дѣйствіи правила ст. 394 проекта Редакціонной коммисіи кн. III гражд. улож. и ст. 47 проекта о регистраціи морскихъ судовъ о недопустимости заклада доли судна, такъ какъ судно можетъ принадлежать нѣсколькимъ лицамъ на правѣ общей собственности, въ силу пріобрѣтенія его построеніемъ, покупкою, дареніемъ, наслѣдованіемъ, и оно можетъ быть предметомъ взысканія по всякимъ другимъ, кромѣ закладныхъ, долгамъ. Въ этомъ отношеніи исключенія не составляетъ и судно, принадлежащее морскому товариществу, ибо оно, по смыслу статей 155, 158, 159 и 161 уст. торг., составляетъ общую собственность товарищей («общихъ хозяевъ») и каждый изъ нихъ властенъ свою долю продать или уступить (ст. 161; ср. Шершеневичъ, Курсъ торг. права, изд. 2, стр. 697). Если же доля можетъ быть отчуждена добровольно, то отчужденіе ея возможно и принудительно, съ публичныхъ торговъ.

Относительно добровольной продажи доли соучастника законъ (ст. 161 уст. торг.) опредѣляетъ, что таковая можетъ состояться не иначе, какъ съ согласія прочихъ товарищей, которые, буде пожелаютъ, могутъ, въ теченіе мѣсяца, сами купить эту долю за сумму, устанавливаемую оцѣнкою судна. Подобная преимущественная покупка, тождественная съ установленною въ ст. 555 т. X, ч. 1, не можетъ, однако, имѣть примѣненія къ принудительной продажѣ, такъ какъ, съ одной стороны, она повлекла бы за собою неминуемо замедленіе исполнительнаго производства необходимостью увѣдомленія соучастниковъ о назначенной продажѣ и выжиданія истеченія законнаго срока на полученіе отъ нихъ отвѣта о согласіи или несогласіи на покупку, а съ другой—представляется излишнею, ибо товарищи могутъ участвовать въ торгѣ и пріобрѣсти продаваемую долю предложеніемъ

высшей цѣны (р. $^{79}/_{217}$). Согласно съ симъ норвежскій законъ о мореплаваніи 1893 г. и финляндскій морской уставъ оговариваютъ, что установленное при добровольной продажѣ доли въ суднѣ право выкупа оной прочими соучастниками не допускается при продажѣ ея съ публичнаго торга (норвеж., § 20; финлянд., ст. 9 ч. 2, въ ред. 11 Ноября 1889 г.); германское же торговое уложеніе вовсе не допускаетъ права выкупа или преимущественной покупки со стороны совладѣльцевъ и требуетъ ихъ согласія лишь на продажу доли иностранцу, ибо чрезъ такую продажу судно теряетъ право поднятія имперскаго флага (§ 503).

При этомъ надлежитъ принять на видъ, что при публичной продажѣ права на долю въ недвижимомъ имѣніи покупщику, на общемъ основаніи ст. 1165 уст. гражд. суд., выдается данная, замѣняемая относительно судовъ, согласно предположенію ст. 18 настоящаго проекта, передачею покупщику судоваго свидѣтельства съ надписью. Такая передача судового свидѣтельства немыслима при продажѣ доли судна, ибо свидѣтельство, если оно выдано въ одномъ экземплярѣ (ст. 20 пр. регистр.), должно остаться въ рукахъ того, у кого оно до продажи, по общему согласію соучастниковъ, находилось (ст. 158 уст. торг.). Въ этомъ случаѣ было бы правильно, въ доказательство пріобрѣтенія доли судна, выдавать покупщику особое свидѣтельство и снабжать судовое свидѣтельство, въ которомъ означаются судохозяева (ст. 127, п. 1 уст. торг.; п. 13 ст. 6 и п. 1 ст. 20 пр. регистр.), соотвѣтственною надписью. Въ случаѣ же выдачи на долю отдѣльнаго (долеваго) свидѣтельства (ст. 20 ч. 2 пр. регистр.), можно ограничиться, по примѣру ст. 34 проекта о регистраціи, надписью, по содержанію опредѣленія суда, на этомъ свидѣтельствѣ. Само собою разумѣется, что подобная надпись не можетъ быть учинена при пріобрѣтеніи доли въ суднѣ иностранцемъ, ибо въ подобномъ случаѣ самое долевое свидѣтельство и вообще всѣ судовые документы подлежатъ отобранію и отсылкѣ по принадлежности (ст. 19 с. пр. и 43 пр. регистр.), а судно исключается изъ судоваго списка. Въ этомъ случаѣ, въ удостовѣреніе права собственности на долю, пріобрѣтателю также должно быть выдано судомъ особое свидѣтельство.

27. Къ участію въ торгѣ на долю въ суднѣ иностранцы допускаются лишь въ случаѣ отсутствія возраженій со стороны кого либо изъ общихъ хозяевъ судна, кромѣ должника.

(Въ дополн. ст. 1189).

Продажа за долги одного изъ совладѣльцевъ судна его доли не должна вредить прочимъ совладѣльцамъ. Между тѣмъ продажа доли

иностранцу влечетъ за собою, по иностраннымъ и нашему законодательствамъ, лишеніе всѣхъ совладѣльцевъ права поднятія національнаго флага и исключеніе судна изъ судового списка (§ 3 герм. зак. 22 Іюня 1899 о флагѣ; ст. 21, п. 1 англ. зак. о торг. мореплав. 25 Авг. 1894 г.; итальян. улож. о торг. флотѣ, ст. 41 и др.; Высоч. утв. 6 Іюня 1904 г. мн. Гос. Сов. (собр. уз. № 1422) ст. 4; пр. регистр. ст. 43 и 94 п. 1). Въ виду сего германское торговое уложеніе, относительно добровольной продажи доли въ суднѣ, оговариваетъ, что такая продажа, если вслѣдствіе этого судно утратитъ право поднятія имперскаго флага, можетъ послѣдовать только съ согласія всѣхъ участниковъ (§ 503); норвежскій же законъ о мореплаваніи распространяетъ это ограниченіе и на публичную продажу (§ 20 ч. 2). Казалось бы, что подобное же правило справедливо установить и у насъ въ отношеніи понудительной продажи доли въ суднѣ для огражденія интересовъ ни въ чемъ неповинныхъ остальныхъ соучастниковъ въ суднѣ. Хотя послѣдніе не лишены права явиться на торги и предложеніемъ высшей цѣны не допустить отчужденія доли иностранцу, но вмѣненіе имъ этого въ обязанность было бы напраснымъ и ничѣмъ не оправдываемымъ для нихъ стѣсненіемъ, тѣмъ болѣе, что они иногда, не располагая потребными средствами, могутъ быть фактически лишены возможности пріобрѣсти продаваемую долю. По симъ соображеніямъ и принимая во вниманіе, что требованіе объ изъявленіи совладѣльцами положительнаго согласія на допущеніе иностранцевъ къ торгамъ вызывало бы необходимость назначенія для сего срока и непремѣннаго врученія всѣмъ судохозяевамъ особаго о томъ извѣщенія, а это могло бы замедлить производство о взысканіи на весьма значительное время, и что, при широкой гласности предстоящаго торга, заинтересованные судохозяева не могутъ не знать о назначеніи въ продажу доли въ суднѣ,— казалось бы цѣлесообразнымъ, не ставя, какъ необходимое условіе, положительнаго заявленія судовладѣльцами о своемъ согласіи на допущеніе иностранцевъ, ограничиться оговоркою о недопущеніи таковыхъ къ торгамъ при наличности возраженія со стороны кого либо изъ судовладѣльцевъ, за исключеніемъ, конечно, того изъ нихъ, чья доля подлежитъ продажѣ.

При этомъ надлежитъ замѣтить, что, какъ выше уже было упомянуто (см. объясн. къ ст. 19), многія иностранныя законодательства опредѣляютъ, что, при переходѣ доли въ суднѣ къ иностранцу или при перемѣнѣ владѣльцемъ такой доли подданства, доля эта, не бывъ добровольно продана въ теченіе установленнаго срока лицу, пользующемуся правомъ

поднятія національнаго флага, продается съ публичныхъ торговъ, причемъ иностранные законы прямо опредѣляютъ, что къ пріобрѣтенію ея не допускаются иностранцы [герм. зак. о флагѣ 1899 г. § 3 («Der Zuschlag darf nur einem Inländer ertheilt werden»); финл. морск. уст., ст. 9)]. Проектъ о регистраціи также имѣлъ въ виду подобные случаи (ст. 43). Хотя и въ этихъ случаяхъ продажа производится съ публичныхъ торговъ, но не относится къ *понудительному взысканію* съ судовъ и посему, какъ выходящая за предѣлы задачи настоящаго проекта, не можетъ вызвать какихъ либо постановленій относительно недопущенія къ торгамъ иностранцевъ.

28. Указанный въ статьѣ 1197 искъ долженъ быть предъявленъ въ судѣ по мѣсту наложенія ареста. По сему иску продажа пріостанавливается лишь въ томъ случаѣ, когда судъ постановитъ о внесеніи въ судовой списокъ отмѣтки на основаніи правилъ о обезпеченіи исковъ.

(Въ измѣн. ст. 1197 и 1199).

На основаніи ст. 1197 уст. гражд. суд. искъ объ освобожденіи описаннаго уже имѣнія или части онаго отъ описи и продажи предъявляется «въ надлежащемъ судебномъ мѣстѣ». Такимъ судебнымъ мѣстомъ, по силѣ ст. 212 уст. гражд. суд., является окружный судъ мѣста нахожденія имѣнія (р. $^{84}/_{142}$ и др.). Между тѣмъ, судно составляетъ имущество движимое и, въ качествѣ таковаго, къ нему должно имѣть примѣненіе правило ст. 1092 того же устава о предъявленіи иска по мѣсту наложенія ареста. Съ другой стороны, въ виду возможности обезпечить искъ не наложеніемъ на судно ареста, а, согласно предположенію проекта о регистраціи (ст. 71, 74 и 75), внесеніемъ въ судовой списокъ отмѣтки, препятствующей отчужденію или закладу судна, а также въ виду наложеннаго уже на судно ареста при обращеніи взысканія (см. объясн. къ ст. 4 с. пр.), представлялось бы вполнѣ соотвѣтственнымъ преслѣдуемой мѣрами обезпеченія цѣли—пріостановленію продажи до разрѣшенія иска о правѣ собственности—внесеніе отмѣтки въ судовой списокъ, какъ это въ существѣ и постановляетъ ст. 1199 устава; посему правильно, въ измѣненіе этой послѣдней статьи, оговорить, что продажа можетъ быть пріостановлена лишь внесеніемъ въ судовой списокъ отмѣтки. Само собою разумѣется, что подъ упоминаемою въ ст. 1197 и 1199 *частью имѣнія* слѣдуетъ разумѣть *долю* судна. Не излишнимъ представляется замѣтить,

что, въ виду продажи судна по правиламъ о недвижимомъ имуществѣ, предпочтительнѣе примѣнить къ производству о продажѣ болѣе подробныя правила ст. 1197—1120 и 1202—1207 уст. гражд. суд., чѣмъ постановленія статей 1091—1093, не объемлющихъ всѣхъ фазисовъ исполнительнаго производства.

29. Правило статьи 1200 примѣняется къ спору о долѣ въ описанномъ суднѣ.

(Въ измѣн. ст. 1200).

По ст. 1200 уст. гражд. суд. предъявленіе иска о *части* описаннаго имѣнія не останавливаетъ продажи прочихъ безспорныхъ *частей.* Какъ видно изъ буквальнаго смысла этой статьи и изъ соображеній, имѣвшихся въ виду при начертаніи ея, подъ «частью» разумѣлась именно *реальная* часть имѣнія, а не умственная *доля* его, при чемъ принято было во вниманіе, что спорная часть можетъ быть незначительна, а если она столь важна, что отъ нея зависитъ цѣнность всего имѣнія, то сами кредиторы, въ своихъ интересахъ, пріостановятъ продажу (см. соображенія подъ разсматриваемою ст. въ изд. Гос. Канц.). Судно, по своему свойству, составляетъ имущество нераздѣльное, и о продажѣ какихъ-либо реальныхъ частей его, а не всего судна, не можетъ быть и рѣчи. Но правило этой статьи можетъ имѣть примѣненіе къ спору о правѣ на долю въ суднѣ. Подобный споръ, впредь до его разрѣшенія, не можетъ препятствовать продажѣ прочихъ безспорныхъ долей, такъ какъ присужденіе впослѣдствіи этой доли истцу сдѣлаетъ его лишь соучастникомъ въ суднѣ, но не повліяетъ на права пріобрѣтателей прочихъ долей. Такое правило не противорѣчитъ ст. 1190 устава, предусматривающей споръ о количествѣ части въ общемъ имѣніи, причитающейся на долю *совладѣльца—должника,* когда имѣніе продается въ цѣломъ составѣ (ст. 1189), а не споръ лица, не состоящаго совладѣльцемъ, но предъявляющаго притязаніе на опредѣленную долю въ имѣніи. Въ виду этого, по примѣненію къ судамъ, надлежало бы разсматриваемую статью измѣнить слѣдующимъ образомъ: «предъявленіе иска о долѣ описаннаго судна не останавливаетъ продажи прочихъ безспорныхъ его долей». При такомъ измѣненіи дѣлается непримѣнимою къ судамъ ст. 1202 о правѣ взыскателя, при продажѣ части имѣнія, требовать новой оцѣнки имѣнія, такъ какъ оставляемая безъ продажи реальная *часть* имѣнія можетъ имѣть особую цѣнность и неизбѣжно должна отразиться на произведенной

оцѣнкѣ *всего* имѣнія. Наоборотъ, пріостановленіе продажи умственной *доли* судна можетъ уменьшить оцѣнку лишь на соразмѣрную долю ($^1/_2$, $^1/_8$ и т. д.), и переоцѣнка безспорныхъ долей судна представлялась бы совершенно излишней.

30. Сумма, вырученная отъ продажи судна, во всякомъ случаѣ представляется въ окружный судъ, при которомъ производилась продажа.

(Въ измѣн. ст. 1214).

Хотя ст. 1214 уст. гражд. суд. и опредѣляетъ, что если взысканная сумма недостаточна для полнаго удовлетворенія всѣхъ предъявленныхъ ко взысканію претензій, то судебный приставъ представляетъ ее въ мѣстный окружный судъ, но Правительствующій Сенатъ, опредѣленіемъ 1869 г. № 1311, подтвержденнымъ опредѣленіями Общаго собранія кассаціонныхъ департаментовъ 1873 г. № 7 и 1877 г. № 20, разъяснилъ, что и мировымъ судьямъ подвѣдомы дѣла о распредѣленіи. Подсудность сихъ дѣлъ мировымъ судебнымъ установленіямъ поставлена въ зависимость отъ наличности слѣдующихъ условій: а) чтобы сумма, подлежащая распредѣленію, не превышала 500 руб., и б) чтобы представленные къ распредѣленію исполнительные листы были выданы мировыми судебными установленіями. Такимъ образомъ окружнымъ судамъ подвѣдомы дѣла о распредѣленіи, если сумма, взысканная хотя бы по исполнительнымъ листамъ мировыхъ установленій, превышаетъ 500 р. или если въ числѣ исполнительныхъ листовъ есть хоть одинъ, выданный общими судебными мѣстами. Относительно распредѣленія суммъ, вырученныхъ отъ продажи судна, казалось бы, однако, правильнымъ, по примѣру ст. 1592 и 1889 устава, оговорить, что это распредѣленіе во всякомъ случаѣ производится окружнымъ судомъ въ виду того, что опредѣленіе преимущества привилегированныхъ (корабельныхъ) кредиторовъ и закладныхъ требованій можетъ представить значительныя затрудненія, и установленіе очереди и старшинства этихъ требованій будетъ болѣе гарантировано, если оно послѣдуетъ со стороны коллегіальнаго суда. Впрочемъ, полученіе путемъ продажи судна суммы ниже 500 руб. можетъ быть явленіемъ лишь крайне рѣдкимъ, такъ что и нормальное распредѣленіе суммъ, вырученныхъ отъ продажи судна, будетъ подсудно окружному суду.

31. Изъ представленной суммы, по опредѣленію окружнаго суда, немедленно уплачиваются издержки по взысканію. Изъ

остальныхъ денегъ удовлетворяются требованія въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) издержки по охранѣ и содержанію судна и его принадлежностей со времени прибытія его въ послѣдній портъ, гдѣ на него наложенъ арестъ, насколько сіи издержки не отнесятся къ издержкамъ взысканія;

2) причитающіеся съ судна портовые, карантинные и тому подобные государственные и общественные сборы, а также лоцманскія деньги, если во время обращенія взысканія судно находится въ томъ мѣстѣ, гдѣ эти сборы или деньги подлежатъ уплатѣ;

3) жалованье шкиперу и прочимъ лицамъ корабельнаго экипажа за послѣдне-совершенный рейсъ или, если договоръ найма заключенъ на срокъ (уст. торг. ст. 245 п. 3 и прилож.),— за послѣдніе шесть мѣсяцевъ;

4) вознагражденіе за спасеніе судна или оказаніе ему помощи во время послѣдне-совершеннаго рейса;

5) слѣдующій съ судна платежъ по большой аваріи, вознагражденіе владѣльца за грузъ, проданный корабельщикомъ въ состояніи крайней необходимости, а также долгъ по бодмерейному займу, заключенному во время послѣдняго рейса, причемъ требованія эти пользуются одинаковымъ старшинствомъ, если возникли въ одномъ и томъ же портѣ и вслѣдствіе одного и того же несчастья; въ противномъ же случаѣ позднѣйшее требованіе имѣетъ преимущество предъ ранѣе возникшимъ;

6) вознагражденіе, причитающееся собственнику груза за гибель или повреждение груза по винѣ шкипера или корабельныхъ служителей (ст. 240 и 241 уст. торг.), а также вознагражденіе за убытки, причиненные другому судну при столкновеніи, если требованія эти возникли во время послѣдне-совершеннаго рейса;

7) долги по закладнымъ на судно въ порядкѣ времени ихъ совершенія съ процентами на нихъ, въ одинаковомъ съ капитальною суммою старшинствѣ, за послѣдніе два года; про-

центы же за болѣе отдаленные сроки подлежатъ преимущественному удовлетворенію предъ личными взысканіями;

8) претензіи, пользующіяся преимуществами въ удовлетвореніи, предоставленными имъ особыми законами;

9) прочія требованія, по соразмѣрности.

Примѣчаніе. Требованія, означенныя въ каждомъ изъ 1—8 пунктовъ и пользующіяся равнымъ старшинствомъ, въ случаѣ недостаточности вырученной суммы на полное ихъ удовлетвореніе, удовлетворяются по соразмѣрности.

(Въ измѣн. ст. 1215).

«Главная особенность морскаго права»,—говоритъ профессоръ Колеръ,—«заключается въ томъ, что въ морскомъ торговомъ оборотѣ по возможности устраняется личная отвѣтственность и судохозяинъ отвѣчаетъ только корабельнымъ имуществомъ. Такимъ образомъ возникаетъ цѣнностное право, аналогичное залоговому» (см. Введеніе въ науку права, прил. къ Вѣстн. Права 1902 г., стр. 100). Этого принципа, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, придерживается и нашъ торговый уставъ, постановляя, что за вредъ и убытки, причиненные по винѣ или неосторожности корабельщика, въ случаѣ несостоятельности послѣдняго, отвѣчаетъ судохозяинъ, но не свыше стоимости корабля, съ присоединеніемъ къ ней фрахтовыхъ денегъ, при чемъ онъ въ правѣ освободиться отъ дальнѣйшей отвѣтственности уступкою корабля и фрахтовыхъ денегъ (abandon; ст. 240 и 241); что за аварію взаимнаго вреда, въ опредѣленныхъ случаяхъ, судохозяинъ отвѣчаетъ соразмѣрно цѣнѣ своего корабля (ст. 474, 475 и 485); что если корабль или товаръ, на немъ нагруженный, до разсчета съ водоходцами пропадетъ, сгоритъ или иначе истребится, то и плата ихъ тутъ же пропадаетъ (ст. 285), и что бодмерейный заемъ производится подъ закладъ судна или груза (ст. 236, 399, 429—431 и 433) и удовлетворяется по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ (ст. 432).

Согласно упомянутому принципу всѣ европейскія законодательства, а также финляндскій морской уставъ, присвояютъ претензіямъ, проистекающимъ изъ нуждъ судоходства и связаннымъ съ эксплоатаціею судна (такъ назыв. корабельнымъ кредиторамъ, Schiffsgläubiger) законное закладное право, обязательное для всякаго владѣльца судна, и особыя привилегіи по удовлетворенію изъ цѣнности корабля, заключающіяся въ преимуществѣ ихъ даже предъ договорными закладными (privilegirtes Pfand-

recht,—privilèges sur les navires; см. торг. улож.: герм. 1897 г. § 754; франц., art. 191; итальянск. 1882 г., §§ 673—675; бельгійскій законъ 21 Авг. 1879 г., ст. 3 и 4; испанское 1885 г., ст. 580; португальское 28 Іюня 1888 г. ст. 578 — 582; норвежскій законъ о мореплаваніи 1893 г. §§ 267—270 и 276; финляндскій морской уставъ, ст. 12 въ ред. 1889 г.; ср. Endemann, в. с., стр. 302—310; Gareis, Das deutsche Handelsrecht, изд. 4, стр, 829—832; Lyon-Caen, в. с., стр. 623—664; Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 6 изд. 1903 г., стр. 140 и 641; Makower, в. с., стр. 154; Цитовичъ, Очерки по теоріи торговаго права, вып. 3, 1902 г., стр. 207; Ehrenberg, в. с., стр. 284).

По примѣру этихъ законодательствъ, Редакціонная коммисія для составленія проекта гражданскаго уложенія предположила и у насъ установить подобныя привилегіи, ограничивъ число ихъ въ цѣляхъ возможнаго развитія кредита подъ суда, подрываемаго допущеніемъ слишкомъ большаго количества привилегій по корабельнымъ долгамъ (ст. 397 проекта кн. III гражд. улож. и объясн. къ ней). Руководствуясь этимъ проектомъ и согласно съ нимъ, надлежало бы въ правилахъ о распредѣленіи денегъ, вырученныхъ отъ продажи судна, установить классификаціонную систему, опредѣляющую очередь удовлетворенія какъ означенныхъ привилегированныхъ, такъ и прочихъ непривилегированныхъ долговъ.

При этомъ слѣдуетъ принять на видъ, что по ст. 1060, 1163 и 1215 уст. гражд. суд. изъ вырученной суммы немедленно уплачиваются издержки по взысканію. Равнымъ образомъ п. I ст. 397 упомянутаго проекта гражданскаго уложенія ставитъ эти издержки, на первомъ мѣстѣ по удовлетворенію. Включать же ихъ въ общую классификацію — значило бы откладывать ихъ удовлетвореніе до момента составленія разсчета объ удовлетвореніи всѣхъ кредиторовъ и утвержденія сего разсчета судомъ, что̀ было бы нежелательно. Поэтому, и согласно ст. 1593 и 1890 устава, казалось бы болѣе правильнымъ первую часть ст. 1215 сохранить, оговоривъ, что издержки по взысканію удовлетворяются, по опредѣленію суда, немедленно (ср. §§ 109 и 162 герм. зак. 1897 г. о понудит. прод.).

а) Аналогичными съ издержками взысканія являются издержки по охранѣ и содержанію судна со времени прибытія его въ портъ, гдѣ на него наложенъ арестъ. Этимъ издержкамъ присвоивается привелегія какъ германскимъ (§ 754 п. I и § 766), такъ и французскимъ (ст. 191 пп. 3—5), бельгійскимъ (ст. 4 пп. 3—5 зак. 1879 г.), португальскимъ (ст. 578 п. 5),

испанскимъ (пп. 4 и 5 ст. 580), итальянскимъ (пп. 4—6 ст. 675) и японскимъ (ст. 680 п. 2) торговыми кодексами, и такую же привилегію предположено имъ предоставить и составителями проекта нашего гражданскаго уложенія (ст. 397 п. 2). Подъ этими издержками разумѣются не издержки взысканія, расходы по охраненію судна, уже арестованнаго, а тѣ расходы, которые возникаютъ до ареста, послѣ прихода судна въ послѣдній портъ, когда экипажъ распускается и для охраненія и сбереженія судна и его принадлежностей нанимается особое лицо, а иногда и особое помѣщеніе. Кромѣ того къ этимъ же издержкамъ относится расходъ на содержаніе судна, т. е. на необходимыя починки и поправки, безъ которыхъ судно пришло бы въ упадокъ и было бы обезцѣнено до торговъ. Вознагражденія хранителя и лица, давшаго средства на содержаніе того имущества, которое служитъ источникомъ удовлетворенія всѣхъ кредиторовъ, и должно, по справедливости, пользоваться преимуществомъ предъ всѣми другими взысканіями (см. Endemann, в. с., стр. 304; Lyon-Caën, в. с., стр. 627—629 №№ 1683 и 1686; Маковеръ, в. с., стр. 195, объясн. 1, b; Ehrenberg, в. с., стр. 288 и 289). Въ видахъ болѣе точнаго выраженія содержанія требованій, надѣляемыхъ этою привилегіею, желательно нѣсколько измѣнить редакцію п. 2 ст. 397 проекта Коммисіи по составленію гражданскаго уложенія, гласящаго «не относящіяся къ упомянутымъ въ пунктѣ 1 (издержкамъ по принудительной продажѣ судна) издержки по охранѣ и содержанію судна *со времени наложенія на него ареста*», изложивъ его слѣдующимъ образомъ: «издержки по охранѣ и содержанію судна и его принадлежностей *со времени прибытія его въ послѣдній портъ, гдѣ на него наложенъ арестъ,* насколько сіи издержки не относятся къ издержкамъ взысканія».

б) За этими издержками, въ порядкѣ постепенности, слѣдуютъ портовые, карантинные и т. п. сборы въ пользу казны и городовъ, а также лоцманскія деньги, причемъ привилегія имъ предоставляется лишь тогда, если судно во время обращенія взысканія находится въ томъ мѣстѣ, гдѣ эти сборы и деньги подлежатъ уплатѣ. Французскій (п. 2 ст. 191), португальскій (пп. 3 и 4 ст. 578), испанскій (п. 3 ст. 580) и итальянскій (п. 3 ст. 675) торговые кодексы даютъ этимъ сборамъ и деньгамъ преимущество даже предъ издержками по охраненію судна. О случайныхъ сборахъ сего рода (привальныхъ и отвальныхъ деньгахъ, огневыхъ и иныхъ сборахъ, накладкахъ различныхъ наименованій, наймѣ шлюпокъ и людей для буксированія и другихъ портовыхъ расходахъ) трактуетъ, между прочимъ, ст. 439 нашего торговаго устава, относя ихъ къ малой

аваріи. Нормальные же портовые сборы, согласно Высочайше утвержденному, 8 Іюня 1901 г., мнѣнію Государственнаго Совѣта, составляютъ сборы корабельный и попудный. Подъ лоцманскими же деньгами разумѣется плата прибрежнымъ или портовымъ лоцманамъ, а не лоцманамъ, нанимающимся на весь путь (уст. торг., ст. 232 и 233), такъ какъ лоцманы, нанимающіеся на весь путь, опредѣляются, по договору найма (ст. 315 и 316 уст. торг., изд. 1893 г.), и слѣдующая имъ плата, какъ лишенная публичнаго характера, можетъ подлежать удовлетворенію лишь наравнѣ съ наемною платою прочаго корабельнаго экипажа (Lyon-Caën, в. с., стр. 626). Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что преимуществомъ въ удовлетвореніи сихъ сборовъ и денегъ могутъ воспользоваться какъ лица, долженствовавшія непосредственно получить ихъ, такъ и третьи лица, уплатившія эти сборы и деньги за судохозяина. Такъ, по нашему уставу торговому, эти сборы падаютъ въ одной части на судохозяина, а въ двухъ частяхъ на хозяевъ товара или груза (ст. 440), и послѣдніе, если бы они уплатили и ту часть, которая причиталась съ судохозяина, имѣли бы право, въ удовлетвореніе этой части, воспользоваться устанавливаемою привилегіею. Такое преимущество въ удовлетвореніи можетъ быть, однако, оправдываемо лишь тогда, когда расходъ былъ сдѣланъ именно по поводу прибытія въ тотъ портъ, гдѣ судно арестовано по взысканіямъ, т. е. стало доступнымъ для описи и продажи, а не прежде, въ другихъ портахъ, никакого отношенія къ принудительной продажѣ не имѣющихъ (ср. Lyon-Caën, ib., стр. 627; финлянд. морск. уст. ст. 12 п. 2).

в) Съ другой стороны преимуществомъ удовлетворенія пользуется, по иностраннымъ законодательствамъ (торг. улож.: герм., § 754 п. 3 и § 767 франц., ст. 191 п. 6, бельг. 1879 г., ст. 4 п. 7, итальянск. ст. 675 п. 7, испанск., ст. 580 п. 6, португ., ст. 578 п. 6, японск. ст. 680 п. 6, норвежск. ст. 268 п. 2, финл. ст. 12 п. 3; см. Ehrenberg, в. с., стр. 180 и 181) и по предположеніямъ Редакціонной коммисіи для составленія проекта гражданскаго уложенія (п. 4 ст. 397), жалованье, причитающееся шкиперу и остальнымъ лицамъ корабельнаго экипажа, но только за послѣдне-совершенный рейсъ. Нашъ торговый уставъ постановляетъ лишь, что служителямъ и водоходцамъ плата производится изъ денегъ, вырученныхъ за наемъ корабля и провозъ товаровъ, и что съ гибелью корабля или груза и означенная плата пропадаетъ (ст. 284 и 285). Такимъ образомъ рессурсомъ для удовлетворенія лицъ экипажа служитъ исключительно фрахтъ, а если таковой не полученъ за недоставкою на мѣсто груза, то и плата экипажа теряется. Правило это рас-

пространяется только на служителей и водоходцевъ, а отнюдь не на самого корабельщика (капитана) и старшихъ лицъ экипажа. Аналогичное правило сохранилось въ итальянскомъ торговомъ уложеніи 1882 г., постановляющемъ, что въ случаяхъ захвата, разбитія или крушенія судна, сопровождавшагося полною потерею и груза и судна, *матросы* лишаются права на жалованье (ст. 535). Слѣдовательно ограниченіе это касается лишь «матросовъ», а не прочихъ лицъ экипажа. Слѣдуетъ замѣтить, что приведенныя ограничительныя постановленія какъ нашего, такъ и итальянскаго торговыхъ уставовъ касаются исключительно случаевъ *гибели*, истребленія судна или товара, а посему нисколько не умаляютъ правъ экипажа на жалованье при *продажѣ* судна или груза съ публичныхъ торговъ и распредѣленіи вырученныхъ за оные денегъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не согласиться съ Редакціонною коммисіею о признаніи за корабельнымъ экипажемъ привилегіи въ удовлетвореніи его жалованьемъ и объ ограниченіи этой привилегіи лишь суммою, причитающеюся за послѣдній рейсъ, такъ какъ привилегіи, вредящія всѣмъ прочимъ кредиторамъ, должны быть, по возможности, суживаемы сравнительно краткими промежутками времени, въ виду чего и въ западно-европейскихъ законодательствахъ преобладаетъ тотъ принципъ, что привилегіею пользуются требованія, возникшія въ теченіе *послѣдняго* только рейса. На этомъ основаніи французскій уставъ ограничиваетъ означенную привилегію лишь срокомъ послѣдняго плаванія (les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage; art. 191 п. 6). Финляндскій же морской уставъ, равно какъ и германскій торговый кодексъ это ограниченіе опредѣляютъ не временемъ послѣдняго плаванія, а срокомъ послѣдняго съ экипажемъ наемнаго договора, могущаго обнять нѣсколько рейсовъ (финл., ст. 12, п. 3, въ ред. 1889 г., и герм. §§ 754 (п. 3) и 758). Съ другой стороны, по тѣмъ же соображеніямъ возможно меньшей стѣснительности привилегій для прочихъ кредиторовъ, правильнымъ представляется и предположеніе Редакціонной коммисіи объ ограниченіи преимущественнаго удовлетворенія названныхъ требованій опредѣленнымъ промежуткомъ времени, если наемный договоръ, согласно ст. 252 и п. 3 ст. 245 и приложенію къ сей статьѣ торговаго устава, заключенъ на условіяхъ производства платы не за весь путь, а помѣсячно. Такимъ промежуткомъ времени Редакціонная коммисія нашла справедливымъ признать—три мѣсяца. Между тѣмъ, даже въ конкурсѣ по первому разряду удовлетворяются жалованье и наемныя деньги домашнимъ служителямъ и работникамъ за *шесть* месяцевъ (уст. судопр. торг., т. XI ч. 2, изд. 1903 г. ст. 506 п. 5) и такой же срокъ

принять въ отношеніи платежа наслѣдникомъ владѣльца заповѣднаго имѣнія жалованья, причитающагося рабочимъ и служителямъ сего имѣнія (ст. 401 пол. взыск. гражд., т. XVI ч. 2, изд. 1892 г.). Въ виду сего и принимая во вниманіе, что по 4 п. ст. 1890 г. уст. гражд. суд. и по 4 п. ст. 41 ипотечнаго устава 1818 г. въ Прибалтійскихъ и Привислинскихъ губерніяхъ привилегіею преимущественнаго удовлетворенія пользуется жалованье рабочимъ и служащимъ за цѣлый годъ—казалось бы цѣлесообразнымъ означенный срокъ опредѣлить въ шесть мѣсяцевъ (Императорское Общество судоходства полагаетъ даже предоставить привилегію жалованью экипажа безъ ограниченія какимъ-либо срокомъ. Св. зам. № 48).

г) Съ неменьшимъ основаніемъ привилегія должна быть признана за требованіями о вознагражденіи за спасеніе судна или оказаніе помощи при крушеніи во время послѣдне-совершеннаго рейса, такъ какъ благодаря этимъ дѣйствіямъ сохранено судно, какъ объектъ взысканія. Такую же привилегію даютъ означеннымъ требованіямъ законодательства: германское (торг. код. § 754 п. 4 и § 767), итальян. (ст. 675 п. 2), бельг. (ст. 4 п. 6), португ. (ст. 578 п. 2), японск. (ст. 680 п. 5), норвежское (законъ о мореплаваніи 1893 г., § 268 п. 1) и финляндское (морской уставъ, ст. 12 п. 1), при чемъ послѣднія два, равно какъ и португальское, ставятъ эти издержки выше всякихъ другихъ привилегированныхъ требованій, но финляндское ограничиваетъ это преимущество оговоркою «пока судно еще находится въ томъ мѣстѣ, въ которомъ сіи издержки должны быть уплачены». Нашъ уставъ торговый, не содержа въ себѣ прямыхъ постановленій относительно разсматриваемой привилегіи, тѣмъ не менѣе даетъ полное основаніе къ выводу, что и онъ присвояетъ вознагражденію за спасеніе судна вещный характеръ, связанный неразрывно съ самимъ спасеннымъ судномъ. Такъ, устанавливая общее правило объ обязанности вознагражденія за спасеніе (ст. 518) и размѣръ сего вознагражденія (ст. 520—523), законъ опредѣляетъ, что для удовлетворенія наградою спасавшихъ и сберегавшихъ должна быть продаваема съ публичнаго торга соотвѣтственная часть спасеннаго, буде хозяева онаго сами не удовлетворятъ имѣющихъ право на награду прямо отъ себя (ст. 530), и что спасенные товары и суда или вырученныя за нихъ деньги выдаются хозяевамъ не иначе, какъ по представленіи доказательствъ о надлежащемъ удовлетвореніи наградою всѣхъ спасавшихъ и сберегавшихъ (ст. 531—533). Слѣдовательно, спасенное судно служитъ обезпеченіемъ уплаты вознагражденія и, въ случаѣ неуплаты, оно исключительно, а не другое имущество судохозяина, обращается въ публичную продажу,

т. е. въ пользу требованія о вознагражденіи существуетъ законное закладное право на судно (ср. Шершеневичъ, Курсъ торговаго права, изд. 2, стр. 779; Цитовичъ, Очерки по теоріи торговаго права, вып. 3, стр. 264). Поэтому лица, коимъ причитается вознагражденіе за спасеніе судна, несомнѣнно относятся къ корабельнымъ кредиторамъ.

Всѣ вышеизложенныя требованія пользуются преимуществомъ удовлетворенія потому, что они направлены на сохраненіе судна и приспособленіе его къ реализаціи содержащейся въ немъ цѣнности для образованія изъ нея массы, служащей источникомъ удовлетворенія всѣхъ кредиторовъ.

д) Нѣсколько инымъ характеромъ отличаются требованія по бодмерейному займу и по продажѣ капитаномъ груза въ состояніи крайней необходимости, а также и по вознагражденію, слѣдующему съ судна по большой аваріи. Эти требованія проистекаютъ изъ особыхъ свойствъ судоходства, сопряженнаго съ разнаго рода случайностями и обусловливающаго или услуги третьихъ лицъ, какъ бодмерейный заемъ денегъ или припасовъ въ случаѣ нужды въ пути, или же отвѣтственность за причиненные убытки, какъ въ большой аваріи. Особыя преимущества въ удовлетвореніи этихъ требованій оправдываются именно тѣсною связью этихъ требованій съ судоходствомъ, и безъ увѣренности кредиторовъ въ исправномъ полученіи удовлетворенія отправленіе судоходнаго промысла было бы крайне затруднено (см. объясн. къ ст. 397 пр. Редак. ком.). На этомъ основаніи симъ требованіямъ даруется привилегія законодательствами: германскимъ (торг. улож. § 754 пп. 5 и 6), итальян. (ст. 675 пп. 8 и 9), испан. (ст. 580 пп. 9 и 10), япон. (ст. 680 пп. 5 и 6), норвежскимъ (зак. о морепл. 1893 г. § 268 п. 3) и финляндскимъ (ст. 12 п. 4 морск. уст.), при чемъ послѣднее, какъ и проектъ Редакціонной коммисіи по составленію гражданскаго уложенія (кн. III, ст. 397 п. 6), оговариваетъ, что требованія эти имѣютъ одинаковое право, когда они возникли въ той же гавани и вслѣдствіе того же несчастія, въ противномъ же случаѣ позднѣйшее требованіе предпочитается раньше возникшему, и требованіе по позже совершенному рейсу имѣетъ преимущество предъ тѣмъ, которое возникло отъ рейса, совершеннаго раньше. Такое ограниченіе привилегій вызывается справедливостью и практическими соображеніями. Позднѣйшая услуга, оказанная судну, должна имѣть болѣе всего шансовъ на вознагражденіе, а если услуги оказаны одновременно—право на одинаковое вознагражденіе. Нашъ уставъ торговый, опредѣляя, подобно германскому торговому уложенію (§§ 679 и 680), бодмерею займомъ подъ закладъ судна, товаровъ или груза въ случаяхъ крайней необходимости *во время пути* (ст. 429—

431 и 433 [1]), постановляетъ, что удовлетвореніе заимодавца, ссудившаго корабельщика деньгами подъ закладъ корабля, товаровъ или груза, производится *по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ*, поясняя, что сіе явствуетъ изъ того, что въ законахъ нѣтъ особенныхъ правилъ объ удовлетвореніи по письмамъ бодмерейнымъ (ст. 432). Такимъ образомъ, присвоивая бодмереѣ вещное обезпеченіе, законъ вовсе не упоминаетъ о привилегіи требованію, вытекающему изъ бодмереи. Между тѣмъ именно въ виду совершенія этого рода займа въ случаяхъ крайней необходимости, предоставленіе ему преимущества въ удовлетвореніи передъ другими требованіями обусловливается самымъ его свойствомъ и интересами морскаго судоходства. Французскій торговый кодексъ давалъ привилегію бодмерейному займу, заключенному даже до отправленія судна въ плаваніе (art. 191 (п. 9) и 320), и лишь закономъ о морской ипотекѣ 10 Іюля 1886 г. привилегія бодмерейнаго займа, сдѣланнаго предъ отправленіемъ въ плаваніе, отмѣнена (art. 39). Въ виду сего и принимая во вниманіе, что, съ осуществленіемъ предположенія о введеніи регистраціи морскихъ судовъ и ипотеки на суда, число закладныхъ на суда значительно возрастетъ, при чемъ закладныя будутъ удовлетворяться по старшинству ихъ внесенія въ судовой списокъ (пр. регистр. ст. 48 и 50); что приравненіе бодмерейныхъ долговъ къ долгамъ, обезпеченныхъ закладомъ, оставляетъ неразрѣшеннымъ вопросъ о томъ, какое именно мѣсто среди закладныхъ долженъ занять долгъ по бодмереѣ, и легко можетъ случиться, что ранѣе совершенныя закладныя поглотятъ всю вырученную сумму, не оставляя ничего на удовлетвореніе бодмерейнаго долга, и что хотя бодмерея въ настоящее время, за измѣнившимися обстоятельствами, мало практикуется, тѣмъ не менѣе, будучи сохранена въ нашемъ торговомъ уставѣ, должна, при предположенныхъ новыхъ правилахъ о закладѣ судовъ, получить соотвѣтствующее мѣсто въ классификаціонной системѣ удовлетворенія кредиторовъ,—надлежитъ признать, что предположеніе проекта Редакціонной коммисіи о помѣщеніи бодмерейнаго займа въ числѣ привилегированныхъ корабельныхъ требованій представляется вполнѣ правильнымъ (ср. Шершеневичъ, в. с., стр. 780 и слѣд.; Цитовичъ, в. с., стр. 242—246). Тождественною съ бодмерейнымъ займомъ является продажа, въ случаѣ крайней необходимости, груза для

---

[1]) Французскій Code de commerce, слѣдуя римскому foenus nauticum, называетъ бодмереею также заемъ, сдѣланный *до отправленія судна въ плаваніе*—prêt à la grosse avant le départ (art. 311 и слѣд.).

снабженія судна необходимыми припасами или для починки судна и снастей (ст. 236 и 399). Посему требованія грузовладѣльца по сему предмету должны удовлетворяться наравнѣ съ бодмереею.

Что же касается платежа съ судна по большой аваріи, опредѣляемаго по разсчету, указанному въ ст. 445 уст. торг., то, по соображеніямъ, выше изложеннымъ, платежъ сей, какъ непосредственно истекающій изъ судоходнаго промысла и соразмѣряемый съ цѣнностью судна (ср. ст. 445, 462 и 463), долженъ пользоваться преимуществомъ въ удовлетвореніи изъ суммы, вырученной за судно, т. е. долженъ причисляться къ корабельнымъ долгамъ наравнѣ съ бодмерейнымъ займомъ и съ тѣми ограниченіями, которыя для сего займа выше указаны (см. Цитовичъ, в. с., стр. 256).

е) Равнымъ образомъ къ привилегированнымъ карабельнымъ долгамъ правильно, какъ и предположила Редакціонная коммисія (ст. 397 п. 7), отнести вознагражденіе собственника груза за гибель или поврежденіе груза по винѣ шкипера или корабельнаго экипажа, а также вознагражденіе за убытки, причиненные другому судну при столкновеніи. Подобную привилегію даютъ означенному вознагражденію германское торговое уложеніе (§ 754 п. 9), французскій торговый кодексъ (ст. 191 н. 11), бельгійскій законъ 21 Августа 1879 г. (ст. 4 пп. 13 и 14), испанскій (ст. 580 п. 10), португальскій (ст. 578 п. 14) и японскій (ст. 68 п. 90) торговые кодексы, норвежскій законъ о мореплаваніи 1893 г. (§ 268 п. 4 и § 220) и финляндскій морской уставъ (ст. 12 п. 5). Принадлежность этого вознагражденія къ долгамъ, связаннымъ съ самимъ судномъ, явствуетъ изъ ст. 240, 241, 473—475 и 485 нашего устава торговаго, указывающихъ, что за вредъ, происшедшій отъ неосторожности или упущенія корабельщика и корабельныхъ служителей, отвѣчаетъ судохозяинъ въ размѣрѣ стоимости корабля и полученныхъ фрахтовыхъ денегъ, взамѣнъ чего онъ можетъ уступить самый корабель и фрахтовыя деньги, и что вознагражденіе за вредъ, причиненный при столкновеніи судовъ, опредѣляется соразмѣрно цѣнѣ корабля. Слѣдуетъ принять на видъ, что, устанавливая общее правило о дополнительной (субсидіарной), въ случаѣ несостоятельности корабельщика, отвѣтственности самого хозяина за вредъ, происшедшій по винѣ корабельщика (ст. 240), законъ, затѣмъ, оговариваетъ, что хозяинъ нанятаго подъ грузъ корабля ни въ какомъ случаѣ не подвергается отвѣтственности сверхъ суммы стоимости корабля и страховыхъ за тотъ рейсъ денегъ (т. е. ограниченно), при чемъ онъ можетъ освободиться отъ отвѣтственности уступкою корабля и фрахтовыхъ

денегъ (абандонъ). Такимъ образомъ отвѣтственность судохозяина, хотя и ограниченная, не исчерпывается исключительно и единственно кораблемъ, который онъ *можетъ*, но не обязанъ уступить. Поэтому потерпѣвшіе вредъ, если корабль не уступается, въ правѣ обратить взысканіе и на всякое другое имущество хозяина въ предѣлахъ стоимости корабля и фрахта. Тѣмъ не менѣе, и при абандонной системѣ отвѣтственности, когда уступка корабля факультативна, кредиторы не лишаются привилегіи на преимущественное удовлетвореніе изъ суммы, вырученной при продажѣ судна, какъ это допускаютъ всѣ романскія законодательства, придерживающіяся этой системы (ср. торг. код.: франц., ст. 216 и п. 11 ст. 191; испан., ст. 587, 590 и 580 п. 10; португ., ст. 492 § 1 и ст. 578 п. 14; бельг., ст. 7 и 4 п.п. 13 и 14; см. Lewis-Boyens, в. с., I, стр. 293 вып. 2). Привилегія эта, однако, какъ явствуетъ изъ ст. 241 торг. уст., говорящей о *нанятомъ подъ грузъ кораблѣ*, можетъ относиться только ко вреду и убыткамъ, причиненнымъ грузу, а не къ убыткамъ вслѣдствіе причиненія смерти или поврежденія въ здоровьѣ находящимся на кораблѣ *людямъ*. За послѣдній видъ убытковъ, въ виду отсутствія въ торг. уст. какого либо ограниченія, хозяинъ отвѣтствуетъ неограниченно какъ морскимъ, такъ и сухопутнымъ своимъ имуществомъ, что по отношенію къ морскимъ пароходнымъ предпріятіямъ уже точно установлено ст. 683 т. X ч. I, изд. 1900 г. (см. Цитовичъ, в. с., стр. 206, 263 и 264). Оставаясь вслѣдствіе этого въ предѣлахъ дѣйствующаго закона (ст. 241 уст. торг.), разсматриваемый пунктъ проекта оговариваетъ лишь привилегію для вознагражденія собственниковъ за гибель и поврежденіе *груза*. При этомъ, въ видахъ ограниченія этой привилегіи предѣлами необходимости и справедливости, цѣлесообразно, согласно съ финляндскимъ морскимъ уставомъ, присвоить оную лишь требованіямъ, возникшимъ во время послѣдне-совершеннаго рейса.

Легко можетъ случиться, что привилегированныя требованія, выше изложенныя, по состоянію распредѣляемой массы, не будутъ удовлетворены всѣ полностью и что, за удовлетвореніемъ требованій высшаго разряда, останется сумма, недостаточная для полнаго удовлетворенія всѣхъ требованій слѣдующаго низшаго разряда. На этотъ случай французскій торговый кодексъ (послѣдняя часть ст. 191) оговариваетъ, что кредиторы, поименованные въ каждомъ пунктѣ, удовлетворяются всѣ вмѣстѣ, по соразмѣрности (viendront en concurrence et au marc le franc) и то же самое постановляютъ торговые кодексы бельгійскій (законъ 21 Авг. 1879 г. ст. 4 п. 15 ч. 2), испанскій (ст. 581), португальскій (ст. 576), итальян-

скій (ст. 669) и норвежскій (законъ 1893 г. § 267 ч. I). Подобное же правило явствуетъ и изъ ст. 15 (въ ред. 1895 г.) финляндскаго морскаго устава, а также изъ §§ 10 и 162 германскаго закона о принудительной продажѣ 24 Марта 1897 г. и § 761 торг. улож. 1897 г. Такое правило, съ логическою необходимостью вытекающее изъ равнаго старшинства кредиторовъ по удовлетворенію, принято уже нашимъ законодательствомъ по отношенію къ Прибалтійскимъ губерніямъ (уст. гражд. суд., ст. 1890 п. 6) и, очевидно, должно имѣть примѣненіе и къ разсматриваемому случаю. Само собою разумѣется, что подобное соразмѣрное удовлетвореніе можетъ имѣть мѣсто лишь между требованіями, пользующимися *равнымъ* старшинствомъ, а не между такими, которыя хотя и относятся къ одному и тому же разряду, но по времени пользуются не одинаковыми преимуществами, какъ, напр., требованія, указанныя въ п. 5 настоящей статьи.

ж) Изложенными требованіями исчерпывается кругъ такъ называемыхъ корабельныхъ долговъ, лишь за полнымъ удовлетвореніемъ коихъ могутъ получить удовлетвореніе закладныя на суда, которыя хотя и связаны съ судномъ, но не служатъ непремѣнно интересамъ эксплоатаціи его и поэтому должны уступать въ порядкѣ удовлетворенія корабельнымъ долгамъ. Само собою разумѣется, что, согласно ст. 1415 уст. гражд. суд. и въ виду предположенія Редакціонной коммисіи по составленію гражданскаго уложенія, выраженнаго въ ст. 396 проекта кн. III и ст. 56 проекта о регистраціи морскихъ судовъ, удовлетвореніе этихъ закладныхъ можетъ послѣдовать только въ порядкѣ старшинства по времени ихъ внесенія въ судовой списокъ и при томъ съ процентами, въ одинаковомъ съ капиталомъ старшинствѣ, лишь за послѣдніе два года; проценты же за болѣе отдаленные сроки подлежатъ преимущественному удовлетворенію предъ личными взысканіями, по совершенномъ удовлетвореніи всѣхъ закладныхъ.

з) За удовлетвореніемъ вещныхъ и привилегированныхъ требованій наступаетъ очередь удовлетворенія личныхъ претензій, между которыми, согласно ст. 1215 уст. гражд. суд., остатокъ суммы распредѣляется по соразмѣрности. Но въ числѣ этихъ претензій могутъ быть и такія, которымъ особыми законоположеніями даровано преимущество въ удовлетвореніи. Такъ, напр., претензіи, основанныя на правилахъ о вознагражденіи рабочихъ и служащихъ въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности, удовлетворяются преимущественно предъ прочими претензіями (прим. къ ст. 1215 уст. гражд. суд. по закону 2 Іюня 1903 г.), личные долги наслѣдодателя пользуются преимуществомъ удо-

влетворенія предъ долгами наслѣдника (ст. 1259 т. X ч. 1 и р. гр. кас. деп. 1887 г. № 76 и 1886 г. № 63); претензіи, возникшія изъ операцій иностраннаго общества въ Россіи, удовлетворяются изъ его имущества преимущественно предъ всѣми долгами сего общества (ср., напр., условія дѣятельности Бельгійскаго общества Орловскаго трамвая, собр. узак. 1898 г. № 58, ст. 797, п. 4) и т. п. Очевидно, что всѣ подобныя преимущества должны быть соблюдаемы въ точности. Вопросъ возникаетъ лишь о томъ, что такъ какъ эти послѣднія привилегіи основаны на особыхъ законоположеніяхъ и нѣкоторыя изъ нихъ простираются на всю имущественную массу опредѣленныхъ физическихъ или юридическихъ лицъ, то не должны ли онѣ имѣть преимущество предъ привилегіями, спеціально установленными для корабельныхъ кредиторовъ? Вопросъ этотъ, казалось бы, подлежитъ разрѣшенію въ отрицательномъ смыслѣ. Корабельныя претензіи пользуются спеціальною привилегіею именно въ видахъ особыхъ интересовъ и нуждъ судоходнаго промысла, и поэтому онѣ не могутъ терять значеніе при столкновеніи съ нетождественными съ ними по своему основанію преимуществами, предоставляемыми нѣкоторымъ другимъ взысканіямъ. Въ этомъ именно смыслѣ нормируетъ вопросъ германское торговое уложеніе, постановляя, что при столкновеніи закладныхъ правъ корабельныхъ вѣрителей съ претензіями всякихъ другихъ кредиторовъ первыя имѣютъ преимущество (§ 776); равнымъ образомъ категорическое по этому предмету опредѣленіе содержитъ въ себѣ торговые кодексы: итальянскій (ст. 666), португальскій (ст. 574) и японскій (ст. 683); ср. Lyon Caen, в. с., стр. 652 и 653, № 1720. По этимъ соображеніямъ, привилегированныя требованія, основанныя не на спеціальныхъ законахъ морскаго права, подлежатъ, въ классификаціонной системѣ, помѣщенію *послѣ* морскихъ привилегированныхъ претензій.

32. При распредѣленіи фрахтовыхъ денегъ удовлетворяются, по уплатѣ издержекъ взысканія, требованія въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) жалованье капитану и прочимъ лицамъ корабельнаго экипажа согласно пункту 3 статьи 31;

2) слѣдующій съ фрахта платежъ по большой аваріи, послѣдовавшей во время послѣдняго рейса;

3) вознагражденіе, слѣдующее собственнику груза за поврежденіе или гибель груза, а также вознагражденіе за убытки,

причиненные другому судну при столкновеніи, если требованія эти возникли во время послѣдне-совершеннаго рейса;

4) требованія, пользующіяся преимущественнымъ удовлетвореніемъ по особымъ законамъ;

5) прочія требованія по соразмѣрности.

Примѣчаніе къ статьѣ 31 получаетъ соотвѣтственное примѣненіе.

(Въ измѣн. ст. 1215).

Торговые кодексы относятся къ вопросу о привилегіяхъ на провозныя деньги (фрахтъ) различно. Одни, какъ напр. французскій (ст. 191), бельгійскій (зак. 1879 г. ст. 4) и испанскій (ст. 580), вовсе о какихъ либо привилегіяхъ на вознагражденіе изъ фрахта не упоминаютъ. Другіе, предоставляя судовымъ кредиторамъ удовлетвореніе исключительно изъ морскаго имущества (fortune de mer), образуютъ изъ судна и фрахта какъ бы одну имущественную массу, на обѣ составныя части которой и даруютъ привилегію всѣмъ судовымъ кредиторамъ. Таковы кодексы: германскій (§ 756), японскій (ст. 680), норвежскій (ст. 268) и финляндскій (морской уставъ ст. 13). Третьи, наконецъ, разсматриваютъ фрахтъ какъ особую отъ судна массу и устанавливаютъ порядокъ распредѣленія ея между привилегированными судовыми кредиторами. Къ этой группѣ относятся торговыя уложенія: итальянское (ст. 673) и португальское (ст. 582). Нашъ торговый уставъ вообще не содержитъ въ себѣ постановленій о привилегіяхъ судовыхъ кредиторовъ и порядкѣ ихъ удовлетворенія, а слѣдовательно не касается и вопроса о преимущественномъ удовлетвореніи изъ фрахта, въ виду чего и было заявлено, что вводить въ настоящій проектъ какія либо правила по сему предмету не слѣдуетъ (св. зам. № 53). Нельзя, однако, не обратить вниманія на то, что по ст. 241 уст. торг. судохозяину предоставляется уступить потерпѣвшимъ, по винѣ капитана или корабельныхъ служителей, вредъ или убытокъ, сверхъ судна, фрахтъ, который, при стеченіи нѣсколькихъ претензій, будетъ подлежать распредѣленію судомъ. Между тѣмъ отсутствіе указаній, въ какой мѣрѣ тотъ или другой судовой кредиторъ въ правѣ воспользоваться преимуществомъ въ удовлетвореніи, можетъ поставить судъ въ затруднительное положеніе. Посему цѣлесообразно преподать по сему предмету точныя правила.

Обращаясь, за симъ, къ самому порядку распредѣленія, слѣдуетъ, прежде всего, замѣтить, что въ распредѣленіе можетъ поступить фрахтъ, не только уже полученный, но и слѣдующій къ полученію (ст. 241 уст.

торг.); сей же послѣдній фрахтъ, можетъ быть, будетъ подлежать взысканію понудительнымъ порядкомъ и издержки взысканія, по правилу ст. 1215 уст. гр. суд., должны подлежать удержанію до приступа къ распредѣленію остальной суммы.

За издержками взысканія на первомъ мѣстѣ по удовлетворенію правильно поставить требованія капитана и судовой команды о жалованьѣ, уплачиваемомъ, согласно ст. 284 уст. торг., изъ денегъ, выручаемыхъ за наемъ корабля и провозъ товаровъ, т. е. изъ фрахта. Такую привилегію на фрахтъ въ пользу корабельнаго экипажа даютъ и кодексы итальянскій (ст. 673 п. 3), португальскій (ст. 582 п. 2), норвежскій (ст. 268 п. 2), германскій (ст. 756 и 754 п. 3) и др., причемъ германскій торговый кодексъ, особенно рельефно выдвигающій прикрѣпленность судовыхъ кредиторовъ къ морскому имуществу (судну и фрахту), дѣлаетъ изъятіе изъ требованій о жалованьѣ экипажу, постановляя, что по этимъ требованіямъ судохозяинъ отвѣчаетъ не только судномъ и фрахтомъ, но и лично (§ 487). Аналогичное правило устанавливаютъ и торговыя уложенія португальское (ст. 492 § 1) и итальянское (ст. 491). Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что, по соображеніямъ, изложеннымъ въ п. в. объясненій къ ст. 31, ограниченія п. 3 сей послѣдней статьи должны имѣть примѣненіе и къ привилегіи на фрахтъ.

Съ другой стороны по ст. 445 уст. торг. въ убыткахъ отъ большой и общей аваріи участвуютъ, въ опредѣленныхъ частяхъ, какъ судно, такъ и грузъ и провозъ (фрахтъ). Этой части убытковъ отъ аваріи; упадающей на фрахтъ и лежащей на немъ обремененіемъ, справедливо предоставить преимущество въ удовлетвореніи изъ фрахта, какъ это признаютъ и кодексы португальскій (ст. 582 п. 3) и итальянскій (ст. 673 п. 4; ср. Цитовичъ, в. с., стр. 256).

Привилегію на фрахтъ, затѣмъ, правильно предоставить вознагражденію за убытокъ, происшедшій по винѣ судоваго экипажа отъ гибели или поврежденія груза, а также за вредъ, причиненный другому судну при столкновеніи, такъ какъ, въ силу статей 241 и 473 уст. торг., отвѣтственность по симъ требованіямъ ограничивается судномъ и фрахтомъ, если таковые уступлены кредиторамъ, а слѣдовательно сіи кредиторы должны быть предпочтены всякимъ другимъ, не лишеннымъ права получить удовлетвореніе и изъ всякаго другаго имущества судохозяина.— Само собою разумѣется, что эта привилегія, по соображеніямъ, изложеннымъ въ объясненіи къ п. 6 ст. 31, подлежитъ ограниченію убытками лишь послѣдняго рейса.

Дальнѣйшіе же пункты 4 и 5, а равно заключительная часть настоящей статьи, повторяютъ лишь правила п.п. 8 и 9 ст. 31 и примѣчанія къ этой послѣдней статьѣ.

Въ заключеніе не лишне присовокупить: а) что преимущественное удовлетвореніе изъ фрахта не предоставляется долгамъ по закладнымъ, потому что по ст. 393 проекта Редакціонной коммисіи для составленія гражданскаго уложенія, а также по ст. 15 проекта о регистраціи морскихъ судовъ договорное закладное право на судно не предположено распространить на фрахтъ и б) что, равнымъ образомъ, не распространено право преимущественнаго удовлетворенія изъ фрахта, какъ это допускаютъ торговыя уложенія итальянское (ст. 673 пп. 2 и 6) и португальское (ст. 582 п. 4), на бодмерейный заемъ и на вознагражденіе за спасеніе во время послѣдняго рейса, такъ какъ, съ одной стороны, въ силу ст. 429 и 432 уст. торг., бодмерейный заемъ совершается подъ закладъ лишь судна или груза, а не фрахта и удовлетворяется исключительно изъ предмета, служащаго обезпеченіемъ, а съ другой—вознагражденіе за спасеніе лежитъ обремененіемъ на самомъ спасенномъ имуществѣ и выручается продажею сего имущества (ст. 530—534 уст. торг.), а слѣдовательно никакого отношенія къ фрахту не имѣетъ.

33. При распредѣленіи суммы, вырученной отъ публичной продажи груза судна, удовлетворяются, по уплатѣ издержекъ взысканія, требованія въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) таможенные и иные сборы и пошлины, подлежащіе возмѣщенію въ портѣ выгрузки;

2) жалованье лицамъ экипажа согласно п. 3 статьи 31;

3) вознагражденіе за спасеніе груза во время послѣдне-совершеннаго рейса;

4) слѣдующій съ груза платежъ по большой аваріи и бодмерейныя деньги со старшинствомъ, указаннымъ въ пунктѣ 5 статьи 31;

5) фрахтовыя деньги за перевозку груза, равно вознагражденіе за простойные дни и издержки, сдѣланныя для груза;

6) претензіи, пользующіяся преимущественнымъ удовлетвореніемъ по особымъ законамъ;

7) прочія требованія, по соразмѣрности.

Примѣчаніе къ статьѣ 30 получаетъ соотвѣтственное примѣненіе.

Германское торговое уложеніе предоставляетъ судохозяину закладное право на товаръ или грузъ въ обезпеченіе всѣхъ требованій, возникающихъ изъ договора съ грузоотправителемъ и произведенныхъ на грузъ расходовъ, но это закладное право продолжается лишь въ теченіе того времени, пока грузъ находится въ обладаніи судохозяина или корабельщика, а послѣ сдачи только въ теченіе тридцати дней и притомъ, если въ этотъ промежутокъ времени претензія будетъ предъявлена суду и грузъ еще находится во владѣніи получателя (§ 623); кромѣ того оно опредѣляетъ, въ какой очереди удовлетворяются всѣ закладныя права на грузъ, предоставляя привилегіи бодмерейнымъ и аварійнымъ деньгамъ, вознагражденію за спасеніе и сбереженіе груза, а затѣмъ уже провозной платѣ (§ 777). Съ своей стороны португальскій торговый кодексъ нормируетъ въ отдѣльной статьѣ (580) очередь удовлетворенія привилегированныхъ требованій съ груза, постановляя вмѣстѣ съ тѣмъ, что привилегіи прекращаются, если кредиторы не осуществили своего права до сдачи груза или послѣ сдачи въ теченіе десяти дней при условіи неперехода груза въ этотъ промежутокъ времени во владѣніе третьихъ лицъ (ст. 581). Финляндскій морской уставъ опредѣляетъ, что правомъ преимущества на товаръ пользуются: 1) издержки, употребленныя на спасеніе онаго; 2) сдѣланный подъ товаръ бодмерейный заемъ съ преміею и процентами, а также взносъ на общую аварію, съ предпочтеніемъ позже сдѣланнаго долга раньше сдѣланному, и 3) недоплаченный фрахтъ, вознагражденіе за простойные дни и прочія для товара сдѣланныя издержки (ст. 109), при чемъ, если товаръ уже сданъ фрахтовщику или пріемщику, то сіе право преимущества продолжается еще въ теченіе 15 дней послѣ сдачи, буде только товаръ въ это время не перейдетъ къ другому владѣльцу; корабельщикъ, кромѣ того, въ случаѣ неблагонадежности пріемщика относительно платежа, въ правѣ отдать товаръ надежному лицу на сохраненіе или же потребовать поручительство либо другое обезпеченіе (ст. 113). Аналогичныя правила устанавливаетъ и норвежскій законъ о мореплаваніи 20 Іюля 1893 г. (§ 276), причемъ оговариваетъ, что морское закладное право на грузъ прекращается со сдачею его фрахтователю или покупателю (§ 277). Нашъ уставъ торговый также содержитъ указанія на требованія, удовлетворяемыя изъ груза, опредѣляя, что въ случаѣ гибели груза наемная плата корабельнымъ служителямъ пропадаетъ (ст. 285); что въ случаѣ конфискаціи товара на уплату долговъ грузоотправителя корабельщикъ имѣетъ право требовать, чтобы плата по договору была ему учинена предпочтительно предъ всѣми прочими кредиторами

(ст. 409); что бодмерейный заемъ подъ закладъ товаровъ или груза удовлетворяется по общимъ правиламъ заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ (ст. 432); что въ убыткахъ по большой аваріи участвуетъ товаръ или грузъ (ст. 445), и что для вознагражденія лицъ, спасавшихъ или сберегавшихъ при кораблекрушеніи товаръ, часть онаго можетъ быть продана съ публичнаго торга (ст. 519, 530—534). Въ виду такихъ указаній, не оставляющихъ сомнѣнія въ преимущественномъ правѣ удовлетворенія кредиторовъ изъ груза, надлежитъ установить порядокъ распредѣленія денегъ, вырученныхъ отъ продажи груза, между кредиторами, безъ чего судъ былъ бы лишенъ возможности опредѣлить взаимоотношеніе предъявленныхъ къ грузу претензій (ср. св. зам. № 53). Въ этомъ отношеніи цѣлесообразно распространить на кредиторовъ груза правила о распредѣленіи денегъ, вырученныхъ отъ продажи судна (см. выше ст. 31), которыя соотвѣтственно примѣнимы и къ грузу. Такъ, издержки продажи груза, само собою разумѣется, подлежатъ немедленному удержанію. За сими издержками слѣдуютъ: 1) сборы съ груза, какъ то: таможенныя пошлины и другіе сборы, уплачиваемые въ портѣ разгрузки (ср. ст. 407 439 и 440 уст. торг. и ст. 515, 605 и 772 уст. тамож.); 2) жалованье лицамъ экипажа, удовлетворяемое изъ груза и несомнѣнно лежащее на немъ обремененіемъ (ст. 284, 285 и 409 уст. торг.; см. Цитовичъ, в. с., стр. 236); 3) вознагражденіе за спасеніе груза, возмѣщаемое продажею спасеннаго груза (ст. 514, 519, 530 и 533 уст. торг.); 4) платежъ съ груза по большой аваріи (ст. 445 уст. торг.) и бодмерейныя деньги, данныя подъ грузъ (ст. 429 и 432 уст. торг.), и, наконецъ, 5) фрахтовыя деньги (ст. 400, 407—409 уст. торг.), простойныя деньги (ст. 401) и издержки, употребленныя на грузъ (ст. 407). Такимъ образомъ изъ всѣхъ корабельныхъ закладныхъ правъ на судно не примѣнимо къ грузу лишь вознагражденіе, указанное въ пп. 1, 6 и 7 ст. 31, мѣсто которыхъ въ классификаціонной системѣ должны занять фрахтовыя деньги, вознагражденіе за простойные дни и прочіе расходы, сдѣланные для груза во время послѣдняго рейса. Закладное право фрахтовщика на грузъ признано уже нашею судебною практикою (см. рѣш. Прав. Сената по 4 Дек. 22 Дек. 1876 г. по д. Вальтера и 17 Ноября 1880 г. по д. Котронео; р. гр. к. д. 1904 г. № 18; ср. Шершеневичъ, в. с., стр. 750). Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что нормированіе матеріальныхъ условій, при которыхъ возможно обращеніе взысканія на грузъ, должно найти мѣсто въ уложеніи о торговомъ мореплаваніи и къ процессуальному законопроекту объ обращеніи взысканія на суда не относится. Но едва ли можетъ под-

лежать сомнѣнію, что по точному смыслу ст. 109 уст. торг. фрахтовщикъ имѣетъ право преимущественнаго удовлетворенія изъ груза, еще не сданнаго по назначенію, а сдѣлавшагося объектомъ взысканія.

34. Порядокъ распредѣленія, изложенный въ статьяхъ 31—33, примѣняется и въ томъ случаѣ, когда судно или грузъ должника, не бывъ проданы съ публичныхъ торговъ, удерживаются однимъ изъ кредиторовъ, а также если распредѣленію подлежитъ аварійное или страховое за судно, грузъ или фрахтъ вознагражденіе или представленная кредиторомъ, при уступкѣ ему судна, сумма на удовлетвореніе прочихъ кредиторовъ.

(Въ измѣн. ст. 1221).

Ст. 1221 уст. гражд. суд. подчиняетъ установленному статьею 1215 порядку распредѣленія всякія суммы, удержанныя у должника изъ жалованья, пенсіи и арендъ, а также и суммы, поступившія отъ одного изъ кредиторовъ, къ которому имѣніе должника, не проданное съ публичныхъ торговъ, перейдетъ по оцѣнкѣ, т. е. въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 1171 и 1175 устава. Правило это, въ первой своей части, не примѣнимо къ судамъ, такъ какъ законное закладное право, присвояемое корабельнымъ кредиторамъ, а равно договорный закладъ судна, не распространяются ни на доходы должника, ни на вычеты изъ его жалованья, пенсіоновъ и арендъ. Вторая же его часть, т. е. о распредѣленіи суммы, поступившей отъ кредитора, удержавшаго имѣніе, очевидно, должна сохранить полную силу и относительно судовъ, такъ какъ удержаніе непроданнаго судна кредиторомъ замѣняетъ собою публичную продажу судна, и послѣдствія этого удержанія, насколько они отражаются на распредѣленіи денегъ между кредиторами, должны быть тѣ же, какъ и при пріобрѣтеніи судна съ публичнаго торга.

Равнымъ образомъ предположенный въ ст. 31—33 настоящаго проекта порядокъ распредѣленія долженъ распространяться и на аварійное или страховое вознагражденіе за судно, грузъ или фрахтъ въ виду того, что оно выдается взамѣнъ погибшихъ или поврежденныхъ судна и груза или утраченнаго фрахта, какъ ихъ эквивалентъ, а слѣдовательно обезпечиваетъ кредиторовъ въ одинаковой мѣрѣ съ самимъ судномъ, грузомъ или фрахтомъ. Положеніе это признается всѣми законодательствами въ отношеніи аварійнаго вознагражденія (герм. торг. улож. § 775; норвеж. морск. зак. 1893 г. §§ 270 и 278; финл. морск. уст. ст. 13 и 109 и др.).

Относительно же страховаго вознагражденія законодательства проводятъ различные взгляды: одни, какъ напр. германское (ср. §§ 756 и 775), норвержское (§§ 270 и 278), финляндское (ст. 13, 17 и 109) и бельгійскій законъ 21 Авг. 1879 г. (ст. 7), не распространяютъ закладнаго права на это вознагражденіе [1]), включая о семъ прямыя оговорки. Наоборотъ, французскій законъ 19 Февр. 1889 г. о страхованіи, постановляя, что «les indemnités dues par suite d'assurances contre l'incendie... *ou les autres risques*, sont attribuées... aux créanciers privilégiés ou hypothécaires suivant leur rang» (ст. 2), а равно французская судебная практика, подчиняютъ и это вознагражденіе закладному праву (см. Ehrenberg, в. с., стр. 105, 238 и 260; Lyon-Caën, в. с., стр. 441 № 1442 и стр. 609—617 №№ 1663—1669; Эндеманъ, в. с., стр. 306, прим. 17). Послѣдняго правила относительно добровольнаго заклада судовъ держится, подобно португальскому торговому уложенію (ст. 594) и бельгійскому закону 21 Авг. 1879 г. (ст. 149), проектъ Редакціонной коммисіи (кн. III ст. 367 и 389), распространяющій закладное право на судно и на страховое за оное вознагражденіе.

Въ виду сего и принимая во вниманіе: а) что нашъ законъ, не содержа въ себѣ прямыхъ по сему предмету опредѣленій, повторяетъ относительно ограниченной отвѣтственности почти буквально правило прусскаго земскаго права (ср. ст. 240 и 241 уст. торг. и § 1529 прусск. ландрехта), которое, въ § 1530, категорически предоставляетъ судовымъ кредиторамъ право на страховое вознагражденіе; б) что, устанавливая принципъ *личной* отвѣтственности судохозяина и за вредъ, причиненный дѣйствіями или упущеніями корабельнаго экипажа, законъ (ст. 241 уст. торг.) предоставляетъ судохозяину, буде желаетъ, уступить потерпѣвшимъ корабль и фрахтъ (право абандона) и, во всякомъ случаѣ, ограничиваетъ эту отвѣтственность суммою, равною цѣнѣ корабля, съ присоединеніемъ къ ней фрахтовыхъ денегъ, и в) что, такимъ образомъ, отъ усмотрѣнія судовладѣльца зависитъ не уступать кредиторамъ судна и фрахта и кредиторамъ по необходимости придется обратить взысканіе на другое имущество судохозяина, къ каковому имуществу несомнѣнно относится и страховое вознагражденіе; изъятіе же этого вознагражденія изъ числа объектовъ взысканія ухудшило бы положеніе корабельныхъ кредиторовъ

---

[1]) При обсужденіи проекта общаго торговаго уложенія для Германіи были дѣлаемы неоднократныя предложенія о распространеніи закладнаго права судовыхъ кредиторовъ на страховое вознагражденіе, но всѣ эти предложенія были отклонены (Маковеръ, в. с., стр. 13, *б*).

въ сравненіи не только съ закладодержателями, но и со всѣми остальными непривилегированными взыскателями,—казалось бы правильнымъ присоединиться къ послѣднему взгляду и при распредѣленіи страховыхъ денегъ примѣнить общія правила о распредѣленіи фрахта или денегъ, вырученныхъ за судно или грузъ. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что согласно ст. 285 уст. торг. жалованье корабельной командѣ не можетъ быть удовлетворяемо изъ страховыхъ денегъ за судно или грузъ, въ случаѣ гибели или истребленія судна или товара, такъ какъ оно «тутъ же пропадаетъ». Это правило закона, само собою разумѣется, остается въ силѣ и объ этомъ едва ли представляется надобность включать особую оговорку (п. 4 ст. 397 проекта Редакціонной коммисіи предоставляетъ жалованью экипажу привилегію по удовлетворенію безъ всякаго ограниченія и для этихъ случаевъ).

Съ другой стороны, по ст. 241 устава торговаго, судохозяинъ отвѣтствуетъ, въ опредѣленныхъ въ сей статьѣ случаяхъ, только стоимостью судна, которое онъ можетъ уступить въ удовлетвореніе падающаго на него взысканія и тѣмъ освободиться отъ дальнѣйшей отвѣтственности. Какимъ порядкомъ производится эта уступка и каковы ея юридическія послѣдствія — законъ не опредѣляетъ, и вопросъ о значеніи уступки является спорнымъ. Одни, какъ напр. Цитовичъ (в. с., стр. 197) и Ehrenberg (Beschränkte Haftung des Schuldners nach See-und Handelsrecht, стр. 15 и 16), считаютъ уступку способомъ перенесенія на кредиторовъ права собственности на судно; другіе же, наоборотъ, не присвояютъ уступкѣ (абандону) значенія переноса права собственности (translatiwe Wirkung) и полагаютъ, что судно подлежитъ публичной продажѣ, а остатокъ вырученной суммы, за удовлетвореніемъ кредиторовъ, слѣдуетъ выдать судохозяину (Lewis-Boyens, в. с., I, стр. 186, выноска 3). Въ послѣднемъ смыслѣ нормируетъ этотъ вопросъ итальянское торговое уложеніе 1882 г., постановляющее, что судно можетъ быть покинуто въ пользу всѣхъ или только нѣкоторыхъ кредиторовъ; заявленіе объ отказѣ отъ судна вносится въ актовую книгу (судовой списокъ) и о томъ извѣщаются кредиторы. Каждый изъ этихъ кредиторовъ имѣетъ право оставить судно за собою, съ обязательствомъ удовлетворить прочихъ; если же ни одинъ изъ кредиторовъ не оставитъ судна за собою, то оно продается и вырученная сумма распредѣляется между кредиторами, излишекъ же принадлежитъ судовладѣльцу (ст. 492 и 493). Какъ бы ни разрѣшался этотъ вопросъ у насъ, нельзя отрицать возможности принятія судна однимъ изъ кредиторовъ и въ этомъ случаѣ кредиторъ, принимающій судно, долженъ

представить соразмѣрную сумму на удовлетвореніе прочихъ кредиторовъ. Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что кредиторы и въ отношеніи этой суммы должны пользоваться всѣми преимуществами, присвоенными имъ закономъ на случай распредѣленія денегъ, вырученныхъ отъ продажи судна.

35. Указанный въ статьѣ 1222 шестинедѣльный срокъ для участія въ распредѣленіи не примѣняется къ кредиторамъ по закладнымъ; право же требовать удовлетворенія изъ прочаго имущества должника или просить о признаніи его несостоятельнымъ сохраняютъ всѣ кредиторы, претензіи коихъ, по закону, не подлежатъ удовлетворенію исключительно изъ стоимости судна, фрахта или груза.

(Въ измѣн. ст. 1222).

По общему правилу, говоритъ профессоръ Шершеневичъ, отвѣтственность хозяина за дѣйствія своихъ довѣренныхъ не имѣетъ никакихъ границъ, все его имущество привлекается къ отвѣту, Такъ смотрѣло и римское право на отвѣтственность судохозяина, противъ котораго actio exercitoria была совершенно безусловна. Но въ средневѣковую эпоху морской торговли выработался своеобразный обычай, въ силу котораго отвѣтственность хозяина ограничивалась цѣнностью судна и фрахтовою суммою (fortune de mer), такъ что судохозяинъ могъ освободиться отъ всякой отвѣтственности, покинувъ судно и отдавъ его въ распоряженіе кредиторовъ (Курсъ торговаго права, изд. 2, стр. 701). Такая ограниченная отвѣтственность обусловливалась тѣмъ, что судохозяинъ, по свойству морскаго судоходнаго промысла, вынужденъ довѣрить судно другому лицу—шкиперу, которому по необходимости предоставляется наемъ корабельнаго экипажа, заключеніе и выполненіе фрахтовыхъ и другихъ договоровъ, при фактической невозможности наблюдать за дѣйствіями шкипера и прочаго экипажа. Въ настоящее время относительно отвѣтственности судохозяина въ законодательствахъ существуютъ слѣдующія четыре системы: 1) судохозяинъ отвѣтствуетъ не лично, а *исключительно судномъ и фрахтовыми деньгами*, или такъ назыв. *экзекуціонная система*. Этой системы, по которой судно и фрахтъ служатъ не только предѣльною нормою, но и исключительнымъ объектомъ взысканія, держатся германское торговое уложеніе 10 Мая 1897 г. (§§ 486, 755, 756 и 761), а также законы о мореплаваніи скандинавскихъ государствъ: шведскій 12 Іюня 1891 г.,

датскій 1 Апрѣля 1892 г. и норвежскій 20 Іюля 1893 г. (§§ 7 и 8); 2) судохозяинъ отвѣчаетъ лично всѣмъ своимъ имуществомъ (fortune de terre), но пользуется правомъ уступки корабля и фрахтовыхъ денегъ— такъ назыв. система *абандонная*. Представителемъ этой системы является французскій code de commerce, постановляющій: «Tout propriètaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du frêt» (art. 216 въ изм. ред. 14 Іюня 1841 г.). Этой системы придерживается большинство современныхъ законодательствъ (бельгійское, голландское, итальянское, испанское, португальское, румынское, мексиканское, бразильское, аргентинское и финляндское (ст. 17 ч. 2); 3) судохозяинъ отвѣтствуетъ, по общему правилу, всѣмъ своимъ имуществомъ, но въ извѣстныхъ случаяхъ отвѣтственность ограничивается опредѣленною, соразмѣрно стоимости судна, суммою (Geldhaftungssystem). Такова англійская система согласно Merchant Shipping Act 1894 г. (ст. 503); 4) общее правило—ограниченная личная отвѣтственность судохозяина стоимостью корабля и фрахта, но судохозяинъ въ правѣ уступить самый корабль и фрахтъ. Такова система американская (Endemann, в. с., стр. 44—46; Lewis-Boyens, в. с., I, стр. 184—187; Cosack, в. с., стр. 137—140; Ehrenberg, в. с., стр. 12—17 и 219).

Нашъ уставъ торговый держится послѣдней системы, постановляя, что за вредъ и убытки, причиненные невѣрностью, нечестностью или же недостаткомъ искусства и знанія корабельщика, а также за происшедшіе отъ неосторожности или упущеній съ его стороны, отвѣтствуетъ, въ случаѣ несостоятельности корабельщика, судохозяинъ, но не свыше суммы стоимости корабля, съ присоединеніемъ къ ней и фрахтовыхъ, полученныхъ имъ или слѣдующихъ ему за тотъ рейсъ, денегъ, при чемъ онъ можетъ освободиться отъ всякой дальнѣйшей отвѣтственности уступкою корабля и означенныхъ фрахтовыхъ денегъ (ст. 240 и 241).

Такимъ образомъ субсидіарная, на случай несостоятельности корабельщика, ограниченная отвѣтственность судохозяина допускается лишь относительно дѣйствій преступныхъ или неосторожныхъ со стороны шкипера, и притомъ эта льгота не предоставляется хозяину буксирующаго судна, который, въ означенныхъ случаяхъ, отвѣтствуетъ за вредъ безъ всякаго ограниченія (ст. 242). По юридическимъ же сдѣлкамъ, заключеннымъ шкиперомъ по своему званію, судохозяинъ, по нашему закону—

въ отличіе отъ другихъ законодательствъ, распространяющихъ принципъ предѣльной отвѣтственности и на такія сдѣлки,—отвѣчаетъ, во всякомъ случаѣ, всѣмъ своимъ имуществомъ, за исключеніемъ, однако, договоровъ о наймѣ корабельныхъ служителей, по коимъ условленная плата производится исключительно изъ денегъ, выручаемыхъ за наемъ корабля и провозъ товаровъ, и, съ истребленіемъ корабля или товара, пропадаетъ окончательно (ст. 284 и 285).

Что же касается закладныхъ на суда, то хотя удовлетвореніе ихъ производится изъ суммы, вырученной отъ продажи заложенныхъ судовъ, но этимъ закладодатель, наравнѣ съ должникомъ по всякимъ другимъ закладнымъ на движимое имущество, не освобождается отъ отвѣтственности прочимъ своимъ имуществомъ въ случаѣ недостатка вырученной суммы на полное удовлетвореніе закладодержателя. Это положеніе, въ отличіе отъ удовлетворенія закладныхъ на недвижимое имущество (ст. 315 пол. о взыск. гражд., т. XVI ч. 2, изд. 1892 г.), прямо выражено въ ст. 634 зак. суд. гражд., т. XVI, изд. 1892 г., и въ ст. 1674¹ т. X ч. 1, изд. 1900 г., и признано гражд. касс. деп. Правительствующаго Сената въ рѣш. 1889 г. № 2. Такимъ образомъ не всѣ такъ называемые корабельные кредиторы лишены права, при совершенномъ неполученіи или полученіи лишь неполнаго удовлетворенія изъ суммы, вырученной отъ продажи судна, требовать всего имъ слѣдуемаго изъ прочаго имущества должника или просить о признаніи его несостоятельнымъ; равнымъ образомъ этимъ же правомъ могутъ воспользоваться и закладодержатели. Посему правило ст. 1222 уст. гражд. суд. о томъ, что это право принадлежитъ только кредиторамъ личнымъ, получающимъ удовлетвореніе по соразмѣрности, представляется не вполнѣ примѣнимымъ къ кредиторамъ, обратившимъ свои взысканія на морское судно. Съ другой стороны, постановленіе первой части той же статьи—о допущеніи къ участію въ распредѣленіи только кредиторовъ, предъявившихъ свои исполнительные листы ко взысканію до истеченія шести недѣль со дня представленія взысканной суммы въ окружный судъ, очевидно не распространяется на закладодержателей, что явствуетъ изъ ст. 1215 уст. гражд. суд., по которой въ распредѣленіе поступаетъ лишь сумма, остающаяся за полнымъ удовлетвореніемъ претензій, обезпеченныхъ залогомъ. Имѣя договорное закладное право на судно, эти кредиторы не могутъ быть лишены права на удовлетвореніе единственно вслѣдствіе несоблюденія шестинедѣльнаго срока, и претензіи ихъ должны быть приняты во вниманіе, ибо онѣ явствуютъ изъ пріобщаемаго къ дѣлу судоваго списка

и имѣются въ виду до составленія разсчета о распредѣленіи вырученной суммы. Означенный шестинедѣльный срокъ, очевидно, можетъ имѣть рѣшающее значеніе лишь для судовыхъ и личныхъ кредиторовъ, требованія которыхъ въ судовой списокъ не вносятся и публичною достовѣрностью не пользуются. Въ отношеніи судовыхъ кредиторовъ слѣдуетъ замѣтить, что всѣ законодательства, давая имъ законное закладное право или привилегію на сумму, вырученную отъ продажи судна или груза, требуютъ, однако, чтобы претензіи ихъ были предварительно надлежащимъ образомъ признаны или доказаны; германское же торговое уложеніе прямо опредѣляетъ, что удовлетвореніе судовыхъ вѣрителей изъ судна и фрахта можетъ послѣдовать не иначе, какъ по правиламъ, установленнымъ для понудительной публичной продажи (§ 761), т. е. требованія ихъ должны быть своевременно предъявлены и удостовѣрены (§ 37 зак. 1897 г. о понуд. взыск.), въ противномъ случаѣ они не принимаются во вниманіе при распредѣленіи (§§ 110, 162 и 167; ср. Cosack, в. с., стр. 141, VI). Такимъ образомъ и судовые кредиторы не могутъ быть изъяты отъ требованія ст. 1222 уст. гражд. суд. о представленіи исполнительныхъ листовъ въ теченіе назначеннаго срока. Согласно съ симъ и примѣнительно къ ст. 1597 и 1892 уст. гражд. суд., надлежало разсматриваемую (1222 статью устава измѣнить.

Въ заключеніе не лишне присовокупить, что нѣкоторыя законодательства (торг. улож.: франц., ст. 192; бельг., ст. 5; итальян., ст. 677, и испан., ст. 580) перечисляютъ тѣ способы, коими каждое изъ требованій корабельныхъ кредиторовъ должно быть удостовѣрено. Другія же законодательства подобныхъ правилъ не устанавливаютъ. Принимая во вниманіе, что въ нашемъ уставѣ гражданскаго судопроизводства, а также въ нашемъ уставѣ торговомъ вообще не содержится указанія на способъ удостовѣренія такихъ требованій, которыя, какъ напр. издержки исполненія или храненія описаннаго имущества, плата рабочимъ, издержки, употребленныя въ интересахъ народнаго здравія и т. п. (ст. 1890 уст. гражд. суд.), удовлетворяются безъ предварительнаго судебнаго признанія,— казалось бы цѣлесообразнымъ послѣдовать примѣру послѣдней группы законодательствъ и не включать въ настоящій проектъ какихъ либо по сему предмету предположеній, предоставивъ, такимъ образомъ, суду опредѣлять силу и значеніе представляемыхъ въ оправданіе тѣхъ или иныхъ требованій доказательствъ.

36. **Подписка о невыѣздѣ изъ мѣста жительства или временнаго пребыванія не можетъ быть отбираема отъ шкипера и корабельныхъ служителей судна, готоваго къ отплытію. Равнымъ образомъ означенныя лица не подлежатъ вызову въ судъ для указанія средствъ на удовлетвореніе взысканія.**

(Въ дополн. ст. 1222^{1}—1222^{20}).

Тѣ соображенія, которыя побудили законодательства освободить отъ ареста судно, готовое къ отплытію (см. ст. 5), примѣнимы одинаково и къ освобожденію отъ личнаго задержанія за долги и вообще отъ ограниченія свободы лицъ, составляющихъ судовой экипажъ (шкипера, служителей и лоцмановъ). Такое правило категорически выражено во многихъ законодательствахъ (герм. уст. гражд. суд., изд. 1898 г., § 904 п. 3 и § 933; франц. торг. код., ст. 231; итальянскій, ст. 881; законы о мореплаваніи: норвежскій, шведскій и датскій §§ 69 и 76 и др.). Это же начало признано и нашимъ уставомъ торговымъ, постановляющимъ: «Если корабельный служитель или водоходецъ подписалъ договоръ и условился отправиться въ путь на кораблѣ, который готовъ уже къ отплытію, а между тѣмъ явятся его заимодавцы и будутъ требовать на него суда, *то въ такомъ случаѣ онъ не можетъ быть снятъ съ корабля*; но корабельщикъ долженъ дать заимодавцамъ обязательство или росписку, что въ уплату долга будетъ вычитать по временамъ деньги изъ платы того водоходца» (ст. 256). Такимъ образомъ снятіе служителя съ корабля, готоваго къ отплытію, запрещено закономъ; обязаніе же подпискою о неотлучкѣ изъ мѣста пребыванія равносильно снятію съ корабля и, очевидно, также недопустимо. Правило это установлено, однако, лишь относительно корабельныхъ служителей и водоходцевъ, а не относительно корабельщика (шкипера). Казалось бы, что означенное правило еще въ большей мѣрѣ должно распространяться на шкипера, замѣна котораго въ моментъ отплытія судна представляется фактически невозможною. Въ виду сего и во избѣжаніе недоразумѣній было бы цѣлесообразно, въ измѣненіе статей 1222^{1}—1222^{3} уст. гражд. суд., включить о томъ общую оговорку въ настоящія правила.

За такою оговоркою дѣлаются непримѣнимыми къ означеннымъ лицамъ судоваго экипажа и правила ст. 1222^{4}—1222^{20} о розысканіи средствъ къ удовлетворенію взысканія, такъ какъ примѣненіе ихъ возможно лишь въ случаяхъ, когда закономъ разрѣшается отобраніе подписки

о невыѣздѣ (ст. 1222[4]), а послѣдняя мѣра именно воспрещается оговоркою.

Что же касается указанія приведенной (256) статьи торг. уст. на обязательства корабельщика о вычетахъ изъ платы должника-водоходца, то эта оговорка, не указывающая ни размѣра, ни сроковъ («по временамъ») вычетовъ, потеряла свое значеніе при дѣйствіи правилъ уст. гражд. суд. объ обращеніи взысканія на жалованье и другіе оклады (ст. 1084—1090), распространяющихся и на жалованье всякихъ служащихъ (р. гр. к. д. 1893 г. № 84). Въ силу этихъ правилъ, кредиторы должника-водоходца вправѣ, буде желаютъ, обратиться съ требованіемъ о вычетахъ изъ жалованья не къ корабельщику непосредственно, а къ судебному приставу, который уже, въ установленномъ порядкѣ, приметъ мѣры къ производству подлежащихъ вычетовъ въ опредѣленные сроки и въ законномъ размѣрѣ. Въ виду сего означенная оговорка не включена въ разсматриваемую статью проекта.

37. Въ губерніяхъ Прибалтійскихъ, сверхъ вышеизложенныхъ правилъ, соблюдаются также статьи 1882 и 1883 устава гражданскаго судопроизводства о примѣненіи къ неисправному покупщику статьи 3968 ч. III свода мѣстныхъ узаконеній. Статья 3957 тѣхъ же узаконеній не примѣняется. По закладнымъ равнымъ съ капиталомъ старшинствомъ пользуются проценты за три послѣдніе, до дня торга, года; проценты же за прежніе годы удовлетворяются наравнѣ съ претензіями личныхъ кредиторовъ. Если о процентахъ не было заявлено до дня торга, то при распредѣленіи вырученной суммы они принимаются во вниманіе, въ равномъ съ капиталомъ старшинствѣ, лишь за время со дня внесенія въ судовой реестръ отмѣтки объ обращеніи взысканія.

Къ мѣстностямъ, прилегающимъ къ морю и играющимъ видную роль въ эксплоатаціи морскихъ судовъ, принадлежатъ губерніи Прибалтійскія, торговые законы коихъ не кодифицированы. Къ источникамъ мѣстныхъ торговыхъ законовъ, насколько они относятся къ морскому праву, принадлежатъ: 1) книга V правъ и статутовъ г. Риги (der Stadt Riga Statuta und Rechte, послѣднее изд. 1868 г.), а именно семь главъ (титуловъ) этой книги, трактующихъ о судохозяевахъ (Schiffs-Rhedern), шкиперахъ и

корабельной командѣ, о наймѣ кораблей, объ аваріи, бодмереѣ и страхованіи и дѣйствовавшихъ также во всѣхъ остальныхъ городахъ Лифляндской, равно и въ городахъ Курляндской губерніи; 2) книга VI Любекскаго права, изд. 1586 г., помѣщеннаго, въ числѣ прочихъ источниковъ Ревельскаго городского права, въ 1 томѣ сборника Ф. Г. фонъ-Бунге («Die Quellen des Revaler Stadtrechts»); книга эта озаглавлена «Nautica» и содержитъ въ себѣ пять главъ (титуловъ), говорящихъ о корабельщикахъ и корабельной командѣ (de Navarchis et Nautis), объ аваріяхъ (de Jactu и de Naufragio), о наймѣ кораблей (de Navibus et Navigiis), и морскомъ разбоѣ (de Nave, quam fures vel pyratae depraedantur). Это право примѣнялось въ городахъ Ревелѣ и Гапсалѣ, и 3) Шведское морское право 12 Іюня 1667 г., имѣвшее силу въ губерніяхъ Лифляндской и Эстляндской. По свидѣтельству того же Бунге, въ Лифляндіи, рядомъ съ постановленіями рижскихъ статутовъ о договорахъ по морскому праву, а именно: страхованіи, бодмереѣ, наймѣ кораблей и т. п., дѣйствуетъ также русское право (уст. торг., т. XI); равнымъ образомъ и въ Эстляндіи дѣйствуетъ русское морское право, а также Любекское городское (кн. VI) и Ганзейское морское право 1614 г.; Шведское же морское право 1667 г. почти совсѣмъ не примѣняется на практикѣ (см. Бунге, das liv- und esthländische Privatrecht, т. I, изд. 2, 1847 г., стр. 496, прим. *c*). Такимъ образомъ во всѣхъ названныхъ губерніяхъ русское морское право имѣетъ дѣйствіе и, безъ сомнѣнія, получитъ окончательную силу въ будущемъ съ изданіемъ нынѣ разрабатываемаго для всей Имперіи уложенія о торговомъ мореплаваніи, въ которомъ найдутъ надлежащую оцѣнку и вышеприведенные источники мѣстныхъ законовъ. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что процессуальные законы Имперіи распространены уже на означенныя губерніи и обращенія взысканія на морскія суда можетъ и въ этихъ губерніяхъ послѣдовать лишь въ порядкѣ, установленномъ уставомъ гражданскаго судопроизводства, съ тѣми измѣненіями и дополненіями, которыя на сей предметъ будутъ начертаны, казалось бы необходимымъ проектируемыя общія правила имперіи объ обращеніи взысканій на суда распространить и на Прибалтійскія губерніи.

При этомъ, однако, надлежитъ принять во вниманіе, что положеніемъ 9 Іюля 1889 г. о распространеніи на Прибалтійскія губерніи судебныхъ уставовъ Императора Александра II допущены многія изъятія изъ общаго для Имперіи порядка исполненія рѣшеній, пріуроченныя, главнымъ образомъ, къ мѣстной ипотечной системѣ, не касающейся морскихъ судовъ, и къ мѣстнымъ гражданскимъ законамъ. Эти послѣднія

изъятія, насколько они относятся и къ морскимъ судамъ, на которыя нынѣ должны распространяться правила о регистраціи и ипотекѣ, должны сохранить полную силу. Къ числу подобныхъ изъятій принадлежатъ правила статей 1882 и 1883 уст. гражд. суд., предписывающія, при назначеніи втораго торга вслѣдствіе неуплаты покупщикомъ въ установленный срокъ сполна покупной цѣны, соблюдать правило ст. 3968 ч. III свода мѣстныхъ узаконеній—о производствѣ этого торга на счетъ и страхъ неисправнаго покупщика, который въ правѣ устранить новые торги внесеніемъ причитающейся съ него суммы съ процентами и издержками. Это постановленіе мѣстнаго матеріальнаго права сохранено какъ весьма существенная гарантія исправности покупщика, и, безъ сомнѣнія, должно быть оставлено въ полной силѣ и по отношенію къ продажѣ морскихъ судовъ.

Съ другой стороны, основнымъ правиломъ продажи имѣнія, состоящаго въ общемъ владѣніи, является, по статьямъ 1188 и 1189 уст. гражд. суд., продажа *права* должника на его долю, и только въ видѣ исключенія, по желанію всѣхъ совладѣльцевъ и при отсутствіи возраженій со стороны кредиторовъ, допускается продажа имѣнія въ цѣломъ составѣ, но на удовлетвореніе кредиторовъ поступаетъ лишь причитающаяся на долю должника сумма. Въ ст. 3957 мѣстныхъ гражданскихъ законовъ установляется другое начало—о томъ, что нераздѣльная вещь, находящаяся въ общей собственности нѣсколькихъ соучастниковъ, назначается въ публичную продажу, для удовлетворенія кредиторовъ одного изъ нихъ, всегда въ полномъ составѣ, помимо воли и желанія совладѣльцевъ, которые имѣютъ право или удовлетворить кредиторовъ покупкою ихъ претензій, или пріобрѣсти имѣніе съ публичнаго торга наравнѣ съ другими; вырученная же на торгахъ сумма раздѣляется соразмѣрно долямъ соучастниковъ въ общей собственности, и часть должника поступаетъ на удовлетвореніе его кредиторовъ. Это правило, относящееся ко всякой общей нераздѣльной вещи—движимой и недвижимой, сохранено 1886 ст. уст. гражд. суд. и, безъ особой оговорки, получитъ примѣненіе и къ случаямъ продажи морскихъ судовъ. Между тѣмъ соблюденіе этого правила стояло бы въ противорѣчіи съ существомъ и значеніемъ совладѣнія въ суднѣ и права совладѣльца на свою долю. Совладѣльцы судна не составляютъ торговаго товарищества, не имѣютъ своей фирмы, не объединены въ общій составъ лицъ съ отдѣльнымъ имуществомъ и съ особымъ активомъ и пассивомъ. Общее судно принадлежитъ не цѣликомъ общимъ хозяевамъ, а по долямъ отдѣльнымъ участникамъ, каждому въ

его долѣ. Въ этомъ качествѣ, совладѣлецъ, по германскому торговому уложенію (§ 503) воленъ во всякое время продать свою долю въ суднѣ во всемъ объемѣ или въ части безъ согласія остальныхъ участниковъ. Нашъ уставъ проводитъ другое начало, требуя для таковой продажи согласія прочихъ соучастниковъ и предоставляя послѣднимъ купить эту долю по оцѣнкѣ (ст. 161). Это правило, касающееся *добровольной* продажи, не примѣнимо къ случаю понудительной продажи доли (см. выше объясн. къ ст. 26). Соблюденіе порядка Имперіи, находящагося въ связи съ имѣющею силу и въ Прибалтійскихъ губерніяхъ ст. 161 уст. торг., представляется весьма желательнымъ, ибо, въ противномъ случаѣ, при невозможности пріобрѣсти продаваемую долю указаннымъ въ ст. 3957 ч. III св. мѣстн. узак. способомъ, остальные соучастники могли бы лишиться судна. Вредъ отъ примѣненія ст. 3957 къ продажѣ судовъ явствуетъ изъ слѣдующаго.

Изъ всѣхъ 715 прибалтійскихъ парусныхъ судовъ, общей вмѣстимостью въ 98,096 регистровыхъ тоннъ, приписанныхъ къ балтійскимъ портамъ въ 1901 году, состояли въ единоличномъ владѣніи—268, общей вмѣстимостью 32,097 рег. тоннъ, что составляетъ по количеству судовъ 37,5%, а по тоннажу—35%; въ паевомъ владѣніи (двухъ и болѣе лицъ)—447 судовъ, общей вмѣстимостью—59,526 рег. тоннъ—62,5% по количеству и 65% по тоннажу. Затѣмъ, изъ 98,096 рег. тоннъ вмѣстимости крестьянамъ принадлежало 91,8%. Такимъ образомъ почти весь наличный парусный флотъ—крестьянскій.

Общеизвѣстно, что прибалтійскіе крестьяне—люди съ болѣе чѣмъ малыми матеріальными достатками, строятъ они суда съ напряженіемъ всѣхъ своихъ денежныхъ силъ, при томъ большинство на ссуды, получаемыя отъ родственниковъ или знакомыхъ. Въ виду этого, предоставляемое 3957 ст. прочимъ совладѣльцамъ право на удовлетвореніе кредитора одного изъ нихъ покупкою его требованій или на пріобрѣтеніе судна наравнѣ съ другими, въ отношеніи обезпеченія паеваго владѣнія не достигаетъ цѣли, ибо въ большинствѣ случаевъ совладѣльцы не имѣютъ средствъ ни на удовлетвореніе кредиторовъ, ни на пріобрѣтеніе судна покупкою съ торговъ. Вслѣдствіе этого положеніе совладѣльцевъ является крайне шаткимъ; они никогда не могутъ быть увѣрены въ томъ, что паевая доля ихъ представляетъ вполнѣ опредѣленную и обезпеченную цѣнность; сегодня доля эта является таковой, завтра же, вслѣдствіе злонамѣренности кого либо изъ совладѣльцевъ, или происшедшихъ между ними недоразумѣній, или же денежныхъ затрудненій кого либо изъ нихъ, доля эта, въ составѣ всего судна, продается съ торговъ за цѣну, не превышающую $^2/_3$

дѣйствительной ея стоимости—въ благопріятномъ случаѣ, въ неблагопріятномъ же за $^{1}/_{3}$. Насколько рискованнымъ является паевое судовладѣніе при дѣйствіи 3957 ст., показываетъ слѣдующій примѣръ. Судно, цѣнностью въ 30.000 руб., выстроено 6-ю судовладѣльцами. Одинъ изъ нихъ вступаетъ въ сдѣлку съ какимъ нибудь посторонним лицомъ и, пользуясь денежной стѣсненностью товарищей, злонамѣренно допускаетъ взысканіе на причитающуюся ему долю судна; послѣднее продается съ торговъ maximum за $^{2}/_{3}$ своей дѣйствительной стоимости—20.000 руб.; такимъ образомъ оба участника злонамѣренной сдѣлки въ совокупности выигрываютъ 10.000 руб. Нѣсколько такихъ примѣровъ можетъ, безъ сомнѣнія, прекратить окончательно паевое судостроеніе, для наличныхъ же совладѣльцевъ ст. 3957 явится источникомъ раззоренія. Аналогичный примѣръ, происшедшій недавно въ Курляндіи, взволновалъ всѣхъ судовладѣльцевъ (см. св. зам. № 61).

Во избѣжаніе всякихъ по сему предмету недоразумѣній представляется цѣлесообразнымъ включить въ настоящій проектъ категорическое указаніе, что ст. 3957 по отношенію къ судамъ примѣненія не имѣетъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по статьѣ 1351 (по прод. 1890 г.) ч. III св. мѣстн. узак., закладнымъ правомъ, если не будетъ постановлено противнаго, обезпечиваются не только главное требованіе, но и соединенныя съ нимъ побочныя, какъ, напр., проценты, убытки и издержки, неустойка и т. п., и это правило распространяется одинаково и на закладъ движимаго имущества (ручной закладъ, ст. 1486). Лишь относительно ипотекъ на недвижимое имущество установлено ограниченіе, состоящее въ томъ, что проценты по ипотечнымъ требованіямъ пользуются равнымъ съ капиталомъ старшинствомъ только за три года, предшествовавшіе публичной продажѣ недвижимости; проценты же за прежніе годы удовлетворяются наравнѣ съ долговыми требованіями личныхъ кредиторовъ, Ст. 396 проекта кн. III гражд. улож., приравнивая въ этомъ отношеніи закладныя на морскія суда къ ипотекамъ на недвижимости, присвояетъ процентамъ одинаковое съ капиталомъ старшинство лишь за *два* послѣдніе года, предоставляя процентамъ за болѣе отдаленные сроки преимущество предъ *личными*, но не передъ залоговыми взысканіями. Казалось бы, что въ виду вышеприведенныхъ постановленій мѣстныхъ гражданскихъ законовъ, повторяемыхъ и примѣчаніемъ къ ст. 1890 уст. гражд. суд., правильно одинаковое съ капиталомъ старшинство предоставить процентамъ не за *два*, а за *три* послѣдніе года, подобно тому, какъ такое же старшинство дано французскимъ закономъ о морской ипотекѣ

10 Іюля 1885 г. (art 13) и финляндскимъ морскимъ уставомъ 9 Іюня 1873 г. (ст. 12 п. 7), а проценты за болѣе отдаленные сроки уравнять вполнѣ съ личными взысканіями.

Съ другой стороны, по примѣчанію къ ст. 1890 уст. гражд. суд. относительно процентовъ по закладнымъ на недвижимое имущество установлено еще то ограниченіе, что если о нихъ не заявлено до дня торга, то они при распредѣленіи принимаются во вниманіе въ равномъ съ капиталомъ старшинствѣ лишь за время со дня внесенія въ крѣпостную книгу отмѣтки объ обращеніи взысканія на имѣніе (равносильной запрещенію Имперіи) до дня торга. Правило это включено по тому соображенію, что изъ ипотечной книги не явствуетъ, за какое время уплачены проценты; за время же со дня обращенія взысканія на имѣніе допустимо основательное предположеніе, что проценты не уплачены, ибо если бы должникъ былъ исправенъ въ платежахъ, то имѣніе не поступило бы въ публичную продажу. Тѣ же соображенія, безъ сомнѣнія, должны имѣть примѣненіе и къ процентамъ по закладнымъ на суда, каковые, въ равномъ съ капиталомъ старшинствѣ, должны исчисляться со дня внесенія въ судовой реестръ отмѣтки объ обращеніи взысканія (ст. 3 с. пр.) до дня торга.

Въ заключеніе слѣдуетъ замѣтить, что, по мнѣнію Рижскаго биржеваго комитета (св. зам. № 60), надлежитъ сохранить для прибалтійскихъ губерній дѣйствіе ст. 1874 уст. гражд. судопр., по которой покупщику имѣнія для представленія покупной цѣны предоставляется мѣсячный, а не семидневный, согласно ст. 1161, срокъ. Это изъятіе для названныхъ губерній, какъ видно изъ послужившихъ ему основаніемъ мотивовъ (см. объясн. зап., стр. 72), допущено, главнымъ образомъ, потому, что по мѣстнымъ узаконеніямъ и обычаямъ для представленія покупной цѣны существовалъ еще болѣе продолжительный срокъ. Но едва ли такой значительный срокъ, установленный для пріобрѣтателя *недвижимаго* имѣнія, желателенъ и при покупкѣ судна, которое, какъ можно полагать, не будетъ обременено въ столь обширныхъ размѣрахъ ипотеками, какъ недвижимость, и на которомъ оставленіе прежнихъ ипотекъ при публичной продажѣ будетъ явленіемъ не частымъ. Посему и при отсутствіи въ этомъ отношеніи какихъ либо мѣстныхъ особенностей, правильно устачавливаемый для Имперіи общій (семидневный) срокъ распространить и на Прибалтійскія губерніи. Другія законодательства назначаютъ для представленія покупной за судно цѣны болѣе краткій срокъ, какъ, напр., итальянское торговое уложеніе—5 дней (ст. 896), француз-

скій законъ 10 Іюля 1885 г. (ст. 30) и бельгійскій торговый кодексъ (ст. 209)—24 часа, и въ пользу примѣненія этого послѣдняго срока и у насъ высказалось Императорское Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству (св. замѣч. № 41).

38. Въ губерніи Архангельской, а также въ губерніяхъ и областяхъ Сибири суда, оцѣненныя ниже двухъ тысячъ рублей и находящіяся внѣ предѣловъ уѣзда, въ которомъ учрежденъ окружный судъ, продаются у мѣстныхъ участковыхъ судей.

Относительно окраинъ имперіи, кромѣ Прибалтійской, надлежитъ замѣтить, что прилегающими къ морю, а слѣдовательно причастными къ морскому судоходному промыслу, являются лишь губерніи Архангельская и нѣкоторыя губерніи и области Сибири, а также Квантунская область. Для этихъ губерній и областей законъ (ст. 2112, 2146 и п. 1 прил. къ ст. 2120 (прим.) уст. гражд. суд., по прод. 1902 г.) допустилъ то изъятіе изъ общихъ правилъ продажи недвижимыхъ имуществъ, что имѣнія, оцѣненныя ниже 2000 р. и расположенныя внѣ уѣзда того города, гдѣ находится окружный судъ, продаются у участковыхъ мировыхъ судей. Это изъятіе, хотя морскія суда лишь въ крайне рѣдкихъ случаяхъ могутъ не превышать стоимостью двухъ тысячъ рублей, было бы полезно примѣнить и къ продажѣ морскихъ судовъ, за исключеніемъ, однако, Квантунской области, Портъ-Артурскій окружный судъ которой можетъ, по своему расположенію, служить удобнымъ центромъ для продажи всѣхъ морскихъ судовъ. Засимъ, хотя 2147 ст. того же прод. оговариваетъ, что указанный въ ст. 1172 уст. гражд. суд. новый торгъ можетъ въ Сибири и Квантунской области быть произведенъ также при Томскомъ или Иркутскомъ окружныхъ судахъ, но, въ виду отдаленности этихъ окружныхъ судовъ отъ портовыхъ городовъ, было бы цѣлесообразно не распространять этого правила на означенныя окраины и примѣнить къ нимъ предположеніе, изложенное въ ст. 24 настоящихъ правилъ, о возможности производства втораго торга при окружномъ судѣ какого-либо морскаго порта.

II. По обезпеченію исковъ.

39. Въ отношеніи морскихъ судовъ, внесенныхъ въ судовой списокъ, способомъ обезпеченія иска, сверхъ наложенія ареста, можетъ служить внесеніе въ судовой списокъ отмѣтки.

(Въ измѣн. ст. 602).

40. **Отъ истца зависитъ просить объ обезпеченіи иска внесеніемъ отмѣтки въ судовой списокъ или наложеніемъ ареста на судно. Невозможность, по закону, подвергнуть судно аресту не препятствуетъ внесенію въ судовой списокъ отмѣтки.**

(Въ дополн. ст. 603 и 609).

41. **Внесеніе отмѣтки въ судовой списокъ влечетъ за собою послѣдствія, указанныя въ статьѣ 74 правилъ о регистраціи морскихъ судовъ, и производится съ соблюденіемъ статьи 71 тѣхъ же правилъ.**

(Въ измѣн. ст. 599).

Правила объ обезпеченіи исковъ, содержащіяся въ ст. 590—615 и 624—630 и уст. гражд. судопр., за исключеніемъ спеціально касающихся недвижимыхъ имѣній и золотыхъ пріисковъ, примѣнимы и къ обезпеченію исковъ морскими судами. Какъ уже выше упомянуто, суда эти считаются, по закону, имуществомъ движимымъ, въ отношеніи котораго наложеніе запрещенія, установленное лишь для недвижимыхъ имѣній (ст. 602 604 и 605), замѣняется наложеніемъ ареста (ст. 607, 609 и 627). Но для морскихъ торговыхъ судовъ извѣстной вмѣстимости устанавливается судовой списокъ, пользующійся, наравнѣ съ ипотечнымъ реестромъ для недвижимыхъ имѣній, публичною достовѣрностью. Въ виду этого та гласность, которая присуща запретительнымъ статьямъ, вносимымъ въ ипотечный или крѣпостной реестръ на недвижимыя имѣнія, можетъ быть присвоена и статьямъ судового реестра и посему проектъ о регистраціи морскихъ судовъ предположилъ допустить обезпеченіе исковъ путемъ внесенія въ судовой списокъ отмѣтокъ (ст. 7 и 71). Такимъ образомъ установленные ст. 602 уст. гражд. суд. оба вида обезпеченія—запрещеніе и арестъ—могутъ имѣть примѣненіе къ морскимъ судамъ, съ замѣною лишь запрещенія внесеніемъ отмѣтки въ судовой списокъ, о чемъ, въ измѣненіе приведенной статьи, правильно оговорить въ настоящемъ проектѣ (св. 39).

Тѣмъ не менѣе, сходная по формѣ съ запрещеніемъ, отмѣтка въ судовомъ реестрѣ не тождественна съ нимъ по существу и результатамъ. Недвижимое имущество ни перемѣщено, ни сокрыто быть не можетъ и единственною мѣрою для охраненія его во время процесса въ интересахъ истца является лишеніе владѣльца возможности отчудить оное или обременить его вещными долгами. Эта же цѣль достигается наложеніемъ запрещенія (ст. 1388, 1466, 1627 и 1630 т. X ч. 1). Въ иномъ видѣ

представляется морское судно. Оно легко можетъ быть передвинуто въ другое мѣсто, даже за предѣлы Имперіи, и, несмотря на внесеніе отмѣтки въ реестръ, можетъ быть продано за границею. Кромѣ того, путемъ разныхъ неблаговидныхъ дѣйствій судно можетъ быть совершенно обезцѣнено и приведено въ негодность. Вотъ почему внесеніе отмѣтки въ судовой реестръ не является надежнымъ способомъ обезпеченія и этотъ способъ едва ли можетъ получить широкое примѣненіе. На этомъ основаніи иностранныя законодательства по отношенію къ судамъ примѣняютъ общіе способы обезпеченія движимымъ имуществомъ, т. е. арестъ, взятіе судна въ непосредственную охрану органовъ судебной власти (§§ 930 и 931 герм. уст. гражд. суд. 1898 г.; ст. 879 и 883 итальян. торг. улож. и др.). Внесеніе отмѣтки въ судовой списокъ такимъ образомъ возможно будетъ лишь, какъ крайнее средство, когда судно по закону или по обстоятельствамъ арестовано быть не можетъ, а именно, когда оно готово къ отплытію (ст. 5 и 42 с. пр.), или находится въ отдаленномъ мѣстѣ или за предѣлами Имперіи, а также, когда истецъ, не опасаясь сокрытія судна, довольствуется отмѣткою въ судовомъ спискѣ, вмѣсто ареста судна (ст. 40 с. пр.). Нормальнымъ же способомъ обезпеченія, очевидно, будетъ арестъ судна. Слѣдовательно, судно, въ отличіе отъ прочаго движимаго имущества, могущаго быть объектомъ лишь одного способа обезпеченія — ареста, будетъ служить предметомъ и ареста и внесенія отмѣтки въ судовой списокъ, и, безъ сомнѣнія, выборъ того или другого способа долженъ зависѣть отъ усмотрѣнія истца. Такая двойственность въ обезпеченіи судномъ, не свойственная ни недвижимому имуществу, въ отношеніи котораго возможно лишь запрещеніе, ни прочему движимому имуществу, подлежащему исключительно наложенію ареста, должна быть точно оговорена въ законѣ. Независимо отъ сего, надлежитъ обратить вниманіе, что по предположеніямъ сего проекта судно, готовое къ отплытію, не можетъ быть подвергнуто аресту. А такъ какъ внесеніе отмѣтки въ судовой списокъ является замѣной ареста, то можно было бы прійти къ заключенію, что на судно, готовое къ отплытію, нельзя вносить въ списокъ и отмѣтку. Между тѣмъ цѣль запрета налагать арестъ на готовое къ отплытію судно заключается лишь въ томъ, чтобы не препятствовать судну отправиться въ предпринятый рейсъ, съ которымъ связаны интересы многихъ лицъ, а эта цѣль можетъ быть достигнута несмотря на внесеніе отмѣтки въ судовой списокъ. Посему и во избѣжаніе недоразумѣній, казалось бы цѣлесообразнымъ прямо оговорить, что готовность судна къ отплытію не препятствуетъ внесенію отмѣтки въ судовой

списокъ. Послѣдствія отмѣтки въ судовомъ спискѣ равносильны послѣдствіямъ наложенія запрещенія, т. е. судно не можетъ быть ни отчуждаемо, ни закладываемо, какъ это положительно выражено въ ст. 74 проекта о регистраціи морскихъ судовъ. Основаніемъ же внесенія отмѣтки, согласно ст. 71 того же проекта, можетъ быть или исполнительный листъ, или копія опредѣленія суда, или же, въ случаѣ, указанномъ въ ст 599 уст. гражд. суд., копія съ постановленія предсѣдателя суда съ надписью о выдачѣ ея именно на предметъ внесенія отмѣтки. Примѣненіе же общаго правила ст. 599 о выдачѣ приказа на имя судебнаго пристава неудобоисполнимо, такъ какъ участіе судебнаго пристава въ процедурѣ внесенія отмѣтки представляется совершенно излишнимъ (ст. 41 с. пр.). Этимъ указаніемъ относительно отмѣтокъ видоизмѣняется ст. 599 уст. гражд. суд.

42. Постановленія, изложенныя въ статьяхъ 5 и 36 настоящихъ правилъ, распространяются также на обезпеченіе иска наложеніемъ ареста на судно и отобраніемъ отъ лицъ судоваго экипажа подписки о невыѣздѣ.

(Въ измѣн. ст. 628 и 652 1).

Выше (ст. 5 и 36) высказаны предположенія о недопустимости, при исполненіи рѣшеній, ареста судна, готоваго къ отплытію, а также отобранія подписки о невыѣздѣ отъ лицъ, принадлежащихъ къ экипажу такого судна. Казалось бы, что тѣ соображенія, которыми оправдываются подобныя изъятія изъ общихъ правилъ при обращеніи взысканія на судно, одинаково примѣнимы и къ случаямъ обезпеченія тѣми же мѣрами исковъ (ст. 624—630 и 652 1 и 652 2 уст. гражд. суд.), почему и иностранныя законодательства не дѣлаютъ различія между арестомъ судна, какъ мѣрою взысканія, и арестомъ въ качествѣ обезпеченія иска, равно какъ и относительно стѣсненія личной свободы корабельнаго экипажа (ст. 215 и 231 франц. торг. код.; §§ 904 (п. 3) и 933 герм. уст. гражд. суд., изд. 1898 г.; ст. 584 испан. торг. улож.; ст. 881 итал. торг. улож.; ст. 4 португ. торг. улож.; §§ 69 и 76 норвеж. зак. о мореплаваніи 1893 г.; ст. 37 финл. морск. уст. и др.). Такъ какъ въ нашемъ уставѣ гражданскаго судопроизводства постановленія объ обезпеченіи исковъ совершенно отдѣлены отъ правилъ объ исполненіи рѣшеній, то о распространеніи упомянутыхъ ограниченій и на обезпеченіе исковъ представлялось бы необходимымъ включить особую оговорку.

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что торговые кодексы французскій (ст. 215) и испанскій (ст. 584), запрещая арестъ судна, готоваго къ отплытію, и допуская изъ сего запрета изъятіе лишь для долговъ, сдѣланныхъ именно на предстоящее плаваніе, вмѣстѣ съ тѣмъ постановляютъ, что и за сіи послѣдніе долги судно не можетъ быть подвергнуто аресту, если будетъ представлено поручительство. Включеніе подобной оговорки въ настоящій проектъ казалось бы, однако, нежелательнымъ, такъ какъ арестъ можетъ быть наложенъ лишь по постановленію суда и отмѣна его можетъ послѣдовать также только по опредѣленію суда, если представленное поручительство будетъ признано соотвѣтствующимъ требованіямъ закона. По ст. же 613 и 614 уст. гражд. суд. ходатайство отвѣтчика о замѣнѣ одного обезпеченія другимъ, а слѣдовательно и поручительствомъ, подлежитъ удовлетворенію, когда истецъ противъ сего не споритъ; при спорѣ же истца судъ можетъ удовлетворить ходатайство отвѣтчика, если онъ докажетъ, что предлагаемая имъ мѣра обезпеченія вполнѣ соотвѣтствуетъ прежней и что оставленіе въ силѣ прежней мѣры повело бы къ напрасному его стѣсненію. При такихъ опредѣленіяхъ закона, отвѣтчикъ не лишенъ возможности освободить судно отъ ареста представленіемъ надежнаго поручительства и никакихъ новыхъ по сему предмету законодательныхъ опредѣленій собственно для морскихъ торговыхъ судовъ не требуется. Съ другой стороны, финляндскій морской уставъ (ст. 37) и норвежскій законъ о мореплаваніи (ст. 69 и 76) постановляютъ, что задержанію не подлежатъ не только лица судоваго экипажа, но и находящіяся на суднѣ ихъ вещи, нужныя для одѣянія или отправленія службы. Оговорка о подобныхъ ограниченіяхъ едва ли представляется необходимою у насъ въ виду правилъ ст. 628 и 973 уст. гражд. суд., освобождающихъ вообще вещи, необходимыя въ повседневной жизни, отъ ареста. По этой же причинѣ большинство торговыхъ кодексовъ воздерживается отъ отдѣльной регламентаціи сего вопроса по отношенію къ судовому экипажу.

Наконецъ, португальское торговое уложеніе допускаетъ арестъ судна, готоваго къ отплытію, въ обезпеченіе убытковъ, причиненныхъ столкновеніемъ съ другимъ судномъ (ст. 491). Принимая во вниманіе, что установленіе вины въ столкновеніи и отвѣтственности за причиненные имъ убытки представляется, при разнообразіи случаевъ такихъ столкновеній и опредѣленной за оныя отвѣтственности (ст. 467—486 уст. торг.), возможнымъ лишь послѣ обширнаго и сложнаго производства и наложеніе ареста на готовое къ отплытію судно въ обезпеченіе убытковъ отъ такихъ столкновеній могло бы причинить значительный ущербъ заинтересованнымъ въ пред-

принимаемомъ рейсѣ лицамъ и что убытки отъ столкновеній судовъ ничѣмъ не отличаются отъ другихъ убытковъ, происшедшихъ отъ дѣйствій или упущеній судоваго экипажа, въ обезпеченіе коихъ судно, однако, задержано быть не можетъ, казалось цѣлесообразнымъ, по примѣру другихъ торговыхъ кодексовъ, подобнаго изъятія изъ общаго правила о свободности отъ ареста судна, готоваго къ плаванію, въ настоящій проектъ не включать.

Дополнительныя постановленія.

43. Настоящія правила распространяются и на такія иностранныя суда, которыя, если бы они принадлежали русскимъ подданнымъ, подлежали бы въ Россіи внесенію въ судовой списокъ, съ тѣмъ что: 1) постановленія, вызываемыя внесеніемъ судна въ списокъ и припискою судна къ порту (ср. ст. 3, 13—15, 17, 19 и 39—41), не примѣняются; 2) объ обращеніи взысканія увѣдомляется иностранное регистраціонное установленіе, въ которомъ ведется судовой списокъ на подлежащее продажѣ судно; 3) закладодержателямъ, живущимъ внѣ предѣловъ Имперіи и мѣсто жительства коихъ извѣстно, объявленія о продажѣ посылаются лишь въ томъ случаѣ, когда сіе, по обстоятельствамъ, представляется цѣлесообразнымъ; 4) если судно на торгахъ осталось за лицомъ, не пользующимся правомъ поднятія имѣвшагося на немъ національнаго флага, то патентъ на плаваніе, судовое свидѣтельство (цертификатъ) и таможенный паспортъ препровождаются въ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ; 5) указанный въ статьѣ 22 переводъ на покупщика долговъ по закладнымъ не допускается, и 6) внесеніе отмѣтки, установленное статьею 28, замѣняется наложеніемъ на судно ареста.

По общепризнанному въ международномъ правѣ началу, процессуальные законы, законы мѣста производства суда (lex fori) распространяются одинаково на дѣла какъ мѣстныхъ, такъ и иностранныхъ подданныхъ (Lewis-Boyens, в. с., I, стр. 75). Поэтому процессуальныя правила и формы описи и продажи судовъ, а также обезпеченія исковъ судами должны получить примѣненіе въ Россіи и къ иностраннымъ судамъ. Тѣмъ не менѣе, распространеніе настоящихъ правилъ въ полномъ

объемѣ на иностранныя суда представляется невозможнымъ. Прежде всего, препятствіемъ къ такому распространенію представляется то обстоятельство, что настоящія правила пріурочены къ регистраціи судовъ и состоятъ въ связи съ содержимыми въ Россіи судовыми списками, въ которые вносятся лишь русскія суда и, притомъ, опредѣленной величины. Между тѣмъ не во всѣхъ государствахъ введена регистрація морскихъ торговыхъ судовъ; во многихъ судовой списокъ не имѣетъ частно-правоваго значенія (какъ напр. въ Австріи, Гватемалѣ, Сальвадорѣ, Колумбіи и Никарагуа), а въ нѣкоторыхъ (какъ напр. въ Норвегіи) не существуетъ вовсе морской ипотеки; кромѣ того условія внесенія въ списокъ не вездѣ одинаковы (напр. въ Аргентинѣ требуется вмѣстимость свыше 6 тоннъ, въ Гондурасѣ—свыше 10 тоннъ, въ Германіи свыше 50 куб. метровъ валовой вмѣстимости [Brutto-Raumgehalt]. При такомъ разнообразіи постановленій законодательствъ и въ виду невозможности заведенія судовыхъ списковъ для иностранныхъ судовъ, подлежащихъ публичной продажѣ въ Россіи, цѣлесообразно, согласно съ германскимъ закономъ 24 Марта 1897 г. о понудительной продажѣ (§ 171), подчинить настоящимъ правиламъ тѣ иностранныя суда, которыя, по ихъ назначенію и вмѣстимости, соотвѣтствуютъ русскимъ судамъ, подлежащимъ регистраціи, т. е, примѣнить къ этимъ судамъ русскій законъ (lex fori). Но при такомъ примѣненіи, за невнесеніемъ означенныхъ судовъ въ наши судовые списки, надлежитъ отступить отъ всѣхъ тѣхъ постановленій, которыя обусловливаются наличностью судоваго списка. Такъ, непримѣнимы требованія: ст. 3—о внесеніи въ судовой списокъ отмѣтки объ обращеніи взысканія; ст. 13—15—объ означеніи въ объявленіяхъ о продажѣ порта приписки судна, о выставленіи объявленій въ этомъ портѣ и припечатаніи оныхъ въ вѣдомостяхъ той губерніи, въ которой этотъ портъ находится, такъ какъ иностранное судно ни къ какому россійскому порту не приписано; ст. 17—въ части, касающейся опредѣленія суда о погашеніи въ судовомъ спискѣ всѣхъ ипотекъ; ст. 19—о препровожденіи въ регистраціонное установленіе судоваго свидѣтельства и патента на плаваніе для исключенія судна изъ судоваго списка; ст. 28 и 34—41—объ обезпеченіи иска внесеніемъ отмѣтки въ судовой списокъ, при чемъ, въ случаѣ, указанномъ въ ст. 28, т. е. для пріостановленія продажи вслѣдствіе спора третьяго лица о правѣ на судно, вмѣсто отмѣтки долженъ быть наложенъ арестъ на судно. Подобную же оговорку о непримѣнимости постановленій, связанныхъ съ регистраціею, дѣлаетъ и вышеприведенный § 171 германскаго закона о понудительной продажѣ. Равнымъ образомъ на иностранныя суда не можетъ

быть распространено правило ст. 22 о переводѣ на пріобрѣтателя судна съ публичнаго торга тяготѣющихъ на суднѣ ипотекъ, въ виду неразрывной связи такого перевода съ судовымъ спискомъ, отсутствующимъ въ Россіи для иностранныхъ судовъ (ср. ст. 22 и объясн. къ ней). Съ другой стороны, въ силу предположенія ст. 19 настоящихъ правилъ, судъ, постановляя опредѣленіе объ укрѣпленіи проданнаго судна за лицомъ, не имѣющимъ права поднятія русскаго флага, выдаетъ сему лицу свидѣтельство и препровождаетъ: судовое свидѣтельство и патентъ на плаваніе— въ регистраціонное установленіе для исключенія судна изъ судоваго списка, а таможенный паспортъ и прочіе судовые документы—въ таможню того порта, гдѣ состоялась продажа, или въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія. Въ отношеніи иностранныхъ судовъ слѣдуетъ различать два случая: 1) когда судно досталось лицу, имѣющему право пользоваться національнымъ флагомъ судна и 2) когда покупщикъ судна означеннаго права не имѣетъ. Въ первомъ случаѣ, казалось бы, нѣтъ препятствія къ выдачѣ покупщику всѣхъ судовыхъ документовъ, съ которыми онъ можетъ продолжать операціи мореплаванія и внести въ подлежащемъ иностранномъ государствѣ свой титулъ пріобрѣтенія въ судовой списокъ. Во второмъ же случаѣ, вмѣсто затруднительной переписки съ иностранными властями по возвращенію онымъ судовыхъ документовъ, цѣлесообразно документы эти—а именно: судовое свидѣтельство (цертификатъ), патентъ на плаваніе и таможенный паспортъ—препроводить въ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ на распоряженіе; мѣрительное же свидѣтельство и судовая роль, могущія имѣть значеніе для пріобрѣтателя судна, независимо отъ его національности, могутъ быть, во всякомъ случаѣ, выданы ему.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, надлежитъ принять на видъ, что съ продажею судна связаны интересы ипотечныхъ и судовыхъ кредиторовъ. Хотя ипотечные долги явствуютъ изъ судовыхъ документовъ (судоваго свидѣтельства) и должны быть приняты во вниманіе при распредѣленіи вырученной на торгахъ суммы, тѣмъ не менѣе, для предоставленія симъ кредиторамъ возможности охранить свои права, полезно, по примѣру § 171 герм. зак. 1897 г. о понудит. продажѣ, увѣдомлять подлежащее заграничное регистраціонное установленіе объ обращеніи взысканія на судно и объявленія о продажѣ посылать тѣмъ изъ означенныхъ кредиторовъ, мѣсто жительства коихъ внѣ предѣловъ Имперіи извѣстно. При этомъ, во избѣжаніе замедленія и осложненія производства, съ указанными дѣйствіями не должны быть связываемы ни сроки продажи, ни возможность дальнѣйшаго движенія производства, такъ что дѣйствія эти явятся лишь мѣрами предупредитель-

ными, а не необходимыми условіями исполнительнаго процесса. Само собою разумѣется, что посылка объявленій кредиторамъ окажется совершенно безцѣльною, если объявленія эти могутъ быть получены чрезъ продолжительное время послѣ торговъ и послѣ распредѣленія вырученной суммы. Что же касается корабельныхъ кредиторовъ, то претензіи ихъ въ судовомъ спискѣ не значатся и существованіе ихъ изъ судовыхъ документовъ не явствуетъ. Поэтому они, на общемъ основаніи, должны слѣдить за публикаціями о торгахъ и своевременно предъявить свои требованія для участія въ распредѣленіи денегъ. Вмѣненіе судебному приставу въ обязанность публиковать о продажѣ въ издаваемыхъ въ Россіи иностранныхъ газетахъ (ст. 295 уст. гражд. суд.) едва ли принесло бы пользу кредиторамъ и увеличило бы собою лишь количество расходовъ по исполнительному производству.

Обращаясь, засимъ, къ распредѣленію вырученной суммы, нельзя не замѣтить, что очередь удовлетворенія кредиторовъ, признаніе за тѣми или другими претензіями преимущества несомнѣнно оказываетъ вліяніе на интересы кредиторовъ. Въ виду этого Брюссельскій конгресъ 1888 г. предположилъ, между прочимъ, опредѣленіе очереди удовлетворенія судовыхъ кредиторовъ подчинить дѣйствію закона флага (lex patriae, loi du pavillon), т. е. закону того государства, флагъ котораго поднятъ на суднѣ (Actes du congrès, ст. 1 п. 4: «La loi du pavillon servira à determiner . . . les créances privilégiées sur les navires *et leur rang*»; см. Meili, Das internationale Civil-und Handelsrecht, т. 2, § 201). Но принципъ этотъ, раздѣляемый Lyon-Caën'омъ (в. с., VI, стр. 692—698, №№ 1788 и 1889), усвоенъ пока только португальскимъ торговымъ уложеніемъ (ст. 488 [1]), прочія же законодательства или вовсе обходятъ этотъ вопросъ молчаніемъ или же, какъ напр. германское, прямо высказываются въ пользу примѣненія legis fori (ср. § 171 герм. зак. о понуд. продажѣ), и этотъ послѣдній взглядъ раздѣляютъ видные представители морскаго и международнаго права, какъ напр. Lewis-Boyens [в. с. I, стр. 31, 37 (выноска 26) 39 и 78] и Bar (Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 2 изд., т. II, стр. 199), находящій, что примѣненіе закона мѣста понудительной продажи судна является логическимъ послѣдствіемъ общихъ началъ частнаго международ-

[1]) Статья эта во французскомъ переводѣ гласитъ: «Les questions relatives à la propriété du navire, aux privilèges et hypothèques qui le grèvent, sont régis par la loi de la nationalité qu'aura le navire au moment où le droit, objet de la contestation, aura été acquis. Il en sera de même pour les contestations relatives à des privilèges sur le fret ou le chargement du navire».

*

наго права и немыслимо, чтобы государство отъ него отказалось (ср. Krech-Fischer, в. с., стр. 506). Къ этому послѣднему воззрѣнію правильно присоединиться, такъ какъ разнообразіе иностранныхъ законовъ по вопросу о привилегированныхъ судовыхъ долгахъ и затруднительность приведенія въ извѣстность этихъ законовъ повлекло бы за собою крайнее осложненіе и замедленіе въ распредѣленіи вырученной суммы въ ущербъ интересамъ русскихъ подданныхъ, предъявившихъ свои исполнительные листы ко взысканію въ установленный срокъ.

Въ заключеніе нельзя не замѣтить, что по тѣмъ же соображеніямъ цѣлесообразно подчинить мѣстному процессуальному закону (legi fori) вопросъ о свободности судна отъ ареста, какъ это признано въ Германіи (ср. § 482 торг. ул.; Маковеръ, в. с., т. II кн. IV, стр. 9; Lewis-Boyens, в. с., стр. 75; Lyon-Caën, в. с., VI, стр. 706 № 1798, и по этому предмету предпочитаетъ примѣненіе loi du pavillon).

44. Правила, изложенныя въ предшедшей (43) статьѣ, за исключеніемъ пунктовъ 2 и 4, примѣняются и къ подлежащимъ въ Россіи внесенію въ судовые списки судамъ, пріобрѣтеннымъ за границею и плавающимъ подъ русскимъ флагомъ на основаніи временныхъ свидѣтельствъ, при чемъ указанная въ статьѣ 18 настоящихъ правилъ надпись дѣлается на купчей крѣпости и временномъ свидѣтельствѣ, передаваемыхъ, вмѣстѣ съ прочими судовыми документами, покупщику.

По статьямъ 138—142 уст. торг. и 29—32 пр. регистр., суда, пріобрѣтенныя русскими подданными за границею, могутъ, впредь до прибытія въ назначаемый портъ приписки, въ теченіе одного или двухъ лѣтъ, плавать подъ русскимъ національнымъ флагомъ по временнымъ свидѣтельствамъ, выдаваемымъ русскими консульскими агентами, которые свидѣтельствуютъ или утверждаютъ и купчія крѣпости на пріобрѣтеніе сихъ судовъ. По статьѣ же 65 пр. регистр., суда эти могутъ быть закладываемы за границею, каковой закладъ совершается посредствомъ засвидѣтельствованной консульскимъ представителемъ или миссіею надписи на временномъ свидѣтельствѣ. Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что въ промежутокъ времени между пріобрѣтеніемъ судна и внесеніемъ его въ судовой списокъ судно можетъ быть объектомъ взысканія или обезпеченія исковъ. Продавать съ публичныхъ торговъ такія суда, подлежащія, по закону, регистраціи, но не внесенныя еще въ судовые списки, по прави-

ламъ о движимомъ имуществѣ, представлялось бы едва ли правильнымъ, тѣмъ болѣе, что на нихъ могутъ тяготѣть закладныя права, установленныя хотя безъ внесенія въ судовой списокъ, но, по аналогіи съ морскою ипотекою, посредствомъ надписей на временномъ свидѣтельствѣ. Въ виду сего и принимая, сверхъ того, во вниманіе, что установленіе подобнымъ способомъ ипотекъ на означенныя суда допущено проектомъ о регистраціи лишь за границею (ст. 65), казалось бы цѣлесообразнымъ примѣнить къ симъ судамъ предположенія, начертанныя въ ст. 43 настоящихъ правилъ о продажѣ судовъ иностранныхъ, т. е. не зарегистрованныхъ въ Россіи, съ опущеніемъ всѣхъ тѣхъ формальностей, которыя удобоисполнимы лишь при существованіи на судно судоваго списка. При этомъ, фактъ пріобрѣтенія судна русскимъ подданнымъ дѣлаетъ невѣроятною возможность веденія за границею на это судно судоваго списка, почему указанное въ п. 2 ст. 43 увѣдомленіе иностраннаго регистраціоннаго установленія объ обращеніи взысканія на судно едва ли подлежитъ исполненію. Равнымъ образомъ непримѣнимымъ оказывается и п. 4 той же (43) статьи, трактующій объ иностранныхъ документахъ и флагѣ, ибо судно пользуется уже русскимъ флагомъ и русскими документами. Въ отношеніи такихъ судовъ должны получить примѣненіе общія правила ст. 18 и 19 настоящаго законопроекта съ тѣмъ, что надпись суда о переходѣ судна должна быть сдѣлана, вмѣсто отсутствующаго судоваго свидѣтельства, на купчекрѣпости и такою же надписью не безполезно снабдить и временное свидѣтельство, которое, до истеченія назначеннаго въ немъ срока должно служить и для покупщика судна съ торговъ удостовѣреніемъ на право поднятія русскаго національнаго флага.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, нѣтъ основанія и въ отношеніи означенныхъ судовъ отступать отъ правилъ пунктовъ 3 и 5 ст. 43 настоящаго проекта, такъ какъ, съ одной стороны, нежелательно замедлять и тормозить исполнительное производство обязательнымъ доставленіемъ заграничнымъ закладодержателямъ объявленій о продажѣ, а съ другой—переводъ на покупщика долговъ по закладнымъ неосуществимъ при отсутствіи на судно судоваго списка.